...fred Griehl

Dornier

DO 217-317-417

Eine luftfahrtgeschichtliche Dokumentation



INHALT

VOM »FLIEGENDEN BLEISTIFT« ZUR DO 215

Ein interessantes Kapitel der deutschen Luftfahrtgeschichte stellt von jeher der verborgene Wiederaufbau der Luftstreitkräfte in den dreißiger Jahren dar.

Im Zuge der Neuaufstellung einer »Friedensfliegerwaffe« erließ 1932 das hierfür zuständige Heeres-Waffen-Amt (HWA) erste Entwicklungsrichtlinien für den Bau zweimotoriger Kampfflugzeuge mit Einziehfahrwerk.

Unter bestmöglicher Geheimhaltung gingen nahezu alle maßgeblichen Flugzeughersteller an die Arbeit.

Dornier in Friedrichshafen konstruierte ein »Frachtflugzeug für die Reichsbahn« und gleichzeitig ein »Schnellpostflugzeug für die Deutsche Lufthansa«. Unter der vorläufigen Bezeichnung Do 15 legte das Werk am 1. August 1932 sein Angebot für ein »Postflugzeug« vor. Am 17. 03. 1933 folgte die Baubeschreibung für den ersten »Fliegenden Bleistift« nach.

Schon zwei Monate später, am 24. Mai, gab der spätere Staatssekretär Erhard Milch grünes Licht für den Bau zweier Musterflugzeuge.

Mit der Gründung des Technischen Amtes am 1. 10. 1933 bekam die Luftfahrtbürokratie auch die künftige Do 17 in den Griff.

Ende 1933 erteilte das RLM den Entwicklungs- und Lieferauftrag für ein »Schnellverkehrsflugzeug mit doppeltem Seitenleitwerk« und das »Lastenflugzeug mit Sonderausrüstung«, das jeder Eingeweihte leicht als Bomber zu klassifizieren wußte.

Nur ein Vierteljahr später fand am 13. April 1934 bei Dornier in Manzell die erste Projektbesprechung zum Thema »Lastenflugzeug« sowie dessen beweglicher Abwehrbewaffnung statt. Darüberhinaus kamen erste Entwürfe der Bombenabwurfanlage, sprich »Sonderausrüstung«, zur Sprache.

Die attrappenmäßige Darstellung der militärischen Ausstattung wurde nach den vom RLM gesetzten Vorgaben bis zum 20. 05. 1934 in Friedrichshafen realisiert.

Zunächst sollten drei Versuchsmuster gefertigt werden:

Die Do 17 V1 (WerkNr. 256, Ausführung C), die Do 17 V2 (WerkNr. 257, Ausführung A) und die Do 17 V3 (WerkNr. 258, Ausführung D). Der erste Prototyp wurde am 20. 11. 1934 von der Bauaufsicht Luft (BAL) abgenommen und startete nur drei Tage später zum erfolgreichen Erstflug. Die Do 17 V2 (D-AHAK) folgte am 18. 05. 1935. Beide Flüge wurden von Donier-Chefpilot, Flugkapitän Egon Fath, problemlos durchgeführt.

Auf Grund der durchweg guten Erfahrungen und den beim RLM vorgelegten Erprobungsberichten gingen bis 1935 noch Bestellungen für elf weitere Versuchsmuster, bis hin zur Do 17 V14, ein.

Schon am 19. 09. 1935 war der Erstflug der Do 17 V3, die wie die zweite Do 17, zur Erprobung nach Rechlin kam. Nachdem die V2 dort einen guten Eindruck hinterlassen hatte, was nicht zuletzt Flugkapitän Fath zuzuschreiben war, fanden Tests mit einer 20 mm-Waffe statt. Auch das vierte Musterflugzeug diente der Waffenerprobung. Diesmal waren zwei halbstarr installierte MG 15 auf eine einsatzorientierte Handhabung zu testen.

Inzwischen hatte bei der Luftwaffe die schnelle Vermehrung der fliegenden Verbände, zunächst unter Tarnbezeichnungen, wie »Verkehrsinspektion der Deutschen Lufthansa«, mit Behelfskampfflugzeugen begonnen.

Die Aufstellungsbefehle für die Staffeln des Kampfverbandes KG 154 folgten kurz darauf. Die Erstausrüstung sollte neben der Ju 52 auch die Dornier Do 11 und 23 umfassen. Ab dem 15. 03. 1936 lief der Aufbau des KG 152. Mit Wirkung des 1. 05. 1939 wurde der Verband in Kampfgeschwader »Hindenburg« Nr 1 umbenannt.

Schließlich kam es zur Aufstellung auch des KG 253 mit Do 23 und Ju 86. Im Frühjahr 1937

Die Do 17 VI (D-AJUN, Werk-Nr. 256), das erste Flugzeug einer langen Entwicklungsreihe.
Die zweite Do 17 (D-AHAK, Werk-Nr. 257), die am 20. 08. 1939 in Rechlin vorgeflogen wurde.

schloß sich die des KG 155 lückenlos an. Statt der vorgesehenen Do 17 E-Kampfflugzeuge, blieb es jedoch für die erste Zeit bei der Ju 52.

Im August und September 1938 schulten der Stab und die I./KG 252 in Cottbus. Hinzu kam die aus der IV./KG 153 hervorgegangene II./KG 252.

Es war dies der Beginn der Geschichte des späteren »Holzhammer – Geschwaders«.

Ab 1939 erhielt das KG 2, dessen III. Gruppe erst in zwei Jahren zur Aufstellung kommen sollte, verstärkt Do 17 E und Z zugewiesen. In der Zwischenzeit hatte die Erprobung der neuen Bomber- und Fernaufklärer-Versionen des »Fliegenden Bleistifts« gute Fortschritte gemacht.

So dienten die Versuchsmuster Do 17 V6 und V9 dem RLM als schnelle Reiseflugzeuge (A-ABOY und A-AKUZ), während die achte Do 17 zum Vorläufer des Fernaufklärers F-1 wurde. Ausgerüstet mit Reihenbildgeräten, schloß sich die Do 17 V11 als erstes F-2 – Musterflugzeug an.

Als nächste Prototypen stellten die Dornier-Werke die Do 17 E-2 mit zwei DB 600 – Flugmotoren fertig und begannen unverzüglich mit der umfangreichen Werkserprobung.

Im Jahre 1937 kamen noch die Versuchsflugzeuge Do 17 V15 bis V17 als Vorläufer der Bauserie E-1 hinzu, die von zwei Bramo 323 angetrieben wurden. Die folgenden Do 17 V18 bis V21 besaßen dagegen BMW 132 F – Flugmotore.

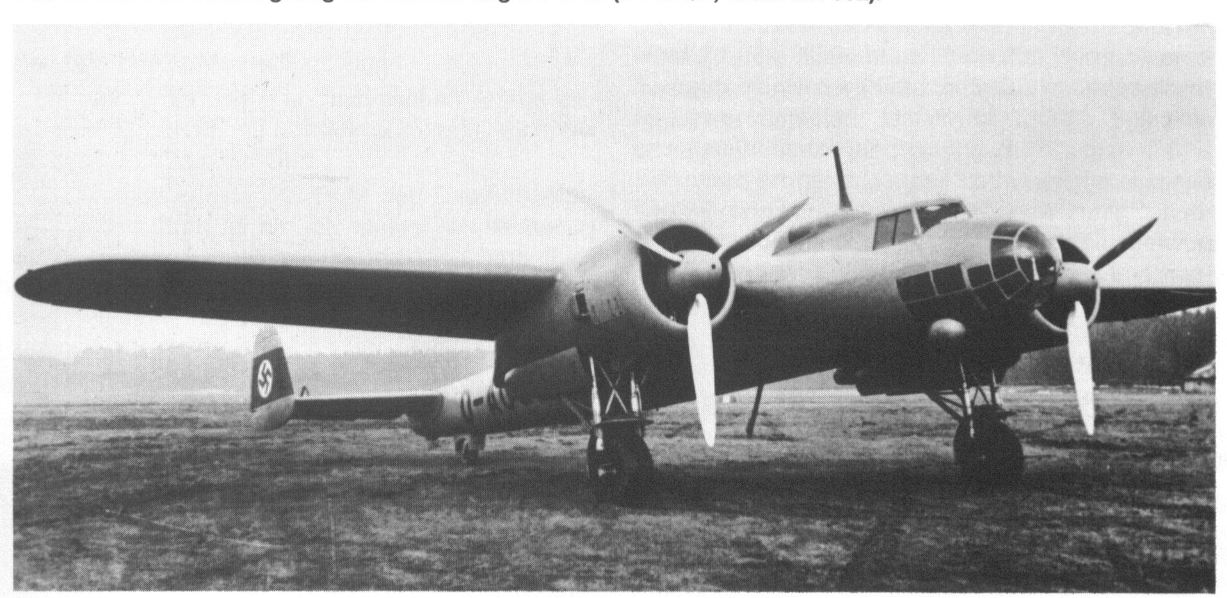
Die nachfolgende M-Serie testete Dornier mit drei Versuchsmustern. Staunen bereitete davon die Do 17 MV1 (WerkNr. 691), die beim Züricher Flugmeeting 1937 als Sieger in ihrer Klasse hervorging. Die Maschine erwies sich als schneller und weit leistungsfähiger als alle anderen ausländischen Kampfflugzeuge. Als D-AELE flog diese Do 17 noch im Frühjahr 1945 bei der DFS in Ainring.

Die Do 17 MV2 (D-AUQO) besaß im Gegensatz zum ersten Prototyp zwei Bramo 323 – Triebwerke; die dritte Do 17 M diente als Ausgangsmuster für die spätere Serienproduktion.

1937 erschien auch die Do 17 P, die später zusammen mit der Do 17 F zur Hauptausstattung der Aufklärungsgruppen 10, 11, 14, 22 und 31 gehören sollte.

Als verbessertes, wesentlich kampfstärkeres Flugzeug entwickelte die Dornier-Konstruktionsabteilung die Ausführung Do 17 Z.

Das zweite Versuchsflugzeug der Ausführung Do 17 M (D-AUQO, Werk-Nr. 692).





Das Musterflugzeug der Do 17 Z-1.

Das erste V-Muster, die D-ABVD, ähnelte bereits stark der geplanten Do 17 Z-1, der ersten von zehn Musterausführungen.

Dem Bomber mit drei MG 15 als Defensivbewaffnung und zwei Bramo 323 A-1 als Antrieb, folgte die Ausführung Z-2, die sich hauptsächlich durch die Verwendung der verbesserten Bramo 323 P – Fafnir-Motore unterschied.

Von beiden Baumustern flogen, so die Stärkenachweisung vom 2. 12. 1939, insgesamt 346 Einsatzmaschinen bei der Luftwaffe. Bis zum 11. 05. 1940 erhöhte sich diese Zahl bei den Kampfgeschwadern 2, 3, 76 und 77 auf 422 Do 17 Z.

Aus der Do 17 Z-2 entstanden einige wenige »Stabsstaffel-Erkunder«, als Führungsflugzeug für größere Kampfverbände. Die unter der Bezeichnung Z-3 laufende Version unterschied sich durch den Einbau von bis zu fünf MG 15, einem Reihenbildgerät und einer erweiterten Funkanlage. Vereinzelt soll es auch zum Starreinbau eines MG 151 gekommen sein.

Als nächstes Serienmuster präsentierten die Dornier-Werke die Do 17 Z-4, einen Blindflugtrainer mit Doppelsteuer.

Ein weiteres Flugzeug, das zellenmäßig der Do 17 Z-2 glich, aber über die Ausrüstung der Do 17 Z-3 verfügte, war die Z-5, die dank der zusätzlichen Seenotausrüstung besonders für den Luftkrieg über See prädestiniert schien.

In geringer Stückzahl sollte auch die Do 17 Z-6, ein Wettererkunder, vom Band laufen, ob es dazu kam, oder es bei einem Musterflugzeug blieb, ist ungewiß.

Die nächste Do 17 Z – Ausführung, das Schlachtflugzeug »Geier« blieb nur Projekt. Die Serienfertigung scheiterte an der baulichen Aufwendigkeit und dem durch die starke Panzerung zu erwartenden Leistungsverlust. So verschwand die Z-8 schnell wieder in den Schubfächern des RLM.

Als Musterflugzeug flog dagegen die Do 17 Z-9, ein Bomber mit versuchsweise eingebauter ElVe-Mag-Anlage. Diese bestand in speziellen Bomben-

schächten mit modifizierter Reihenabwurfeinrichtung.

Die erste Jägerausführung stellte die Do 17 Z-7 in Form des Versuchsnachtjägers »Kauz I« mit dem Waffenbug der Ju 88 C, bestehend aus drei MG 17 und einer MG 151 – Kanone, dar.

Diesem Provisorium folgte die Do 17 Z-10, ein als »Kauz II« bekanntgewordener dreisitziger Nachtjäger mit neu konstruierter Bugspitze. Die Offensivbewaffnung bestand aus einer 20 mm – Waffe und bis zu vier MG 17.

Die wenigen Do 17 Z-10 fanden sich anfänglich meist bei der 2. Staffel des am 28. Juni 1940 aufgestellten NJG 1, dessen 1. und 3. Staffel bereits früh Ju 88 C-1 und C-2 – Maschinen erhielten. Später flogen die frühen Dornier-Nachtjäger auch beim Stab des NJG 1 und der 4. und 5./NJG 2.

Als direkte Ableitung der Do 17 Z kann die Do 215 angesehen werden, die sich wesentlich nur durch die Verwendung der flüssigkeitsgekühlten DB 601-Triebwerke in 12-Zylinder-V-Anordnung unterschied. Die Produktion dieser Flugmotore begann im Frühjahr 1936 in Stuttgart. Die ab 1937 angelaufene Serienfertigung sollte in der Folge mehr und mehr den Bramo 323 verdrängen.

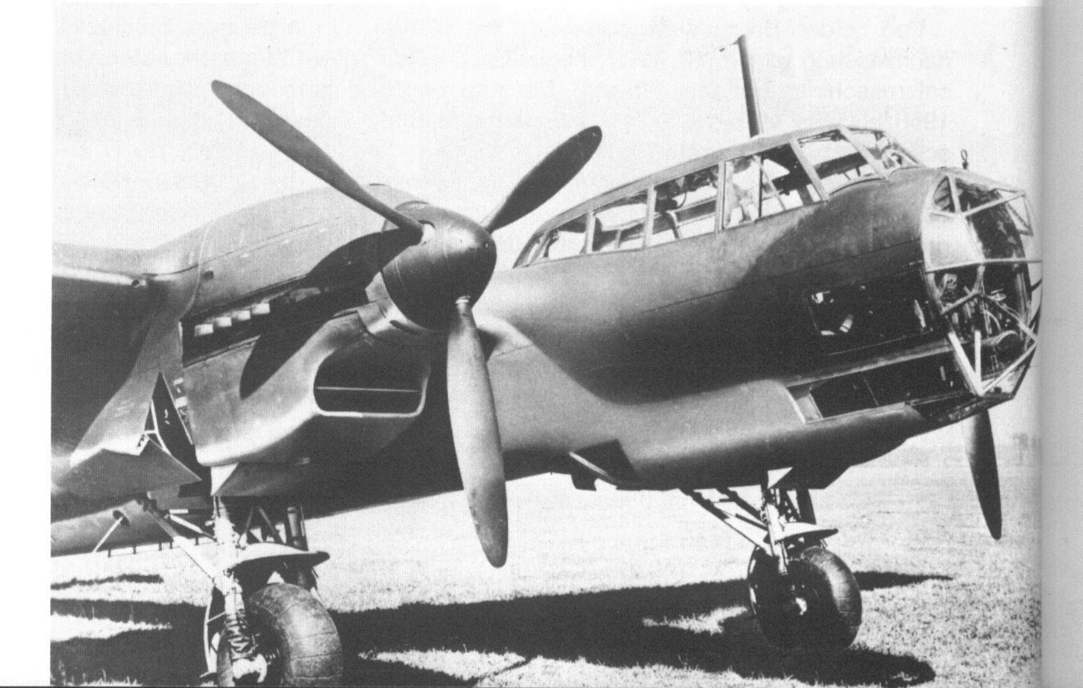
Im Vergleich zu dessen Ausführungen A-1 und P »Fafnir« erbrachten die Daimler-Benz Produkte mit 1100 PS beim DB 601 A-1 und 1175 PS beim DB 601 Aa eine etwa um 10% höhere Leistung im Dauerbetrieb. Bei den ersten Versuchsmustern der Do 215 handelte es sich um umgebaute Do 17 Z. So auch bei der Do 215 V1 (D-AFFY), die am 29. 10. 1938 erstmals flog, aber bald durch einen Unfall verlorenging.

Zur Fortsetzung der Flugerprobung diente dann die Do 215 V2 (D-AIIB), welche man versuchsweise mit französischen Gnome & Rhone 14 VN – Triebwerken ausrüstete. Schließlich wäre noch die Do 215 V3 zu nennen, die als Vorläufer der geplanten Bauserie Do 215 A-1 mit DB 601 A-1 galt.

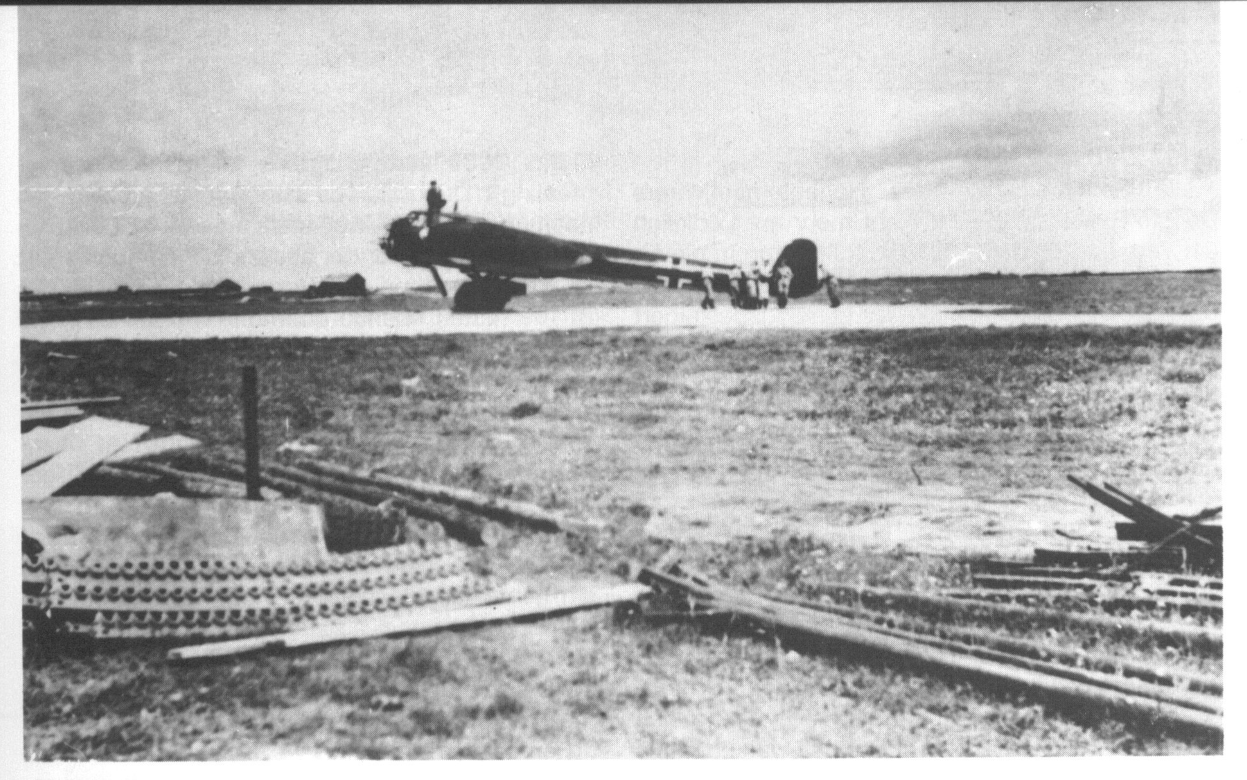
Dem Interesse Schwedens und Jugoslawiens am Ankauf von Do 215 A – Kampfflugzeugen wurde deutscherseits jedoch nicht Rechnung getragen. Zu einer Exporterlaubnis wollte und konnte sich das RLM nicht durchringen.

Die eigentliche Serienfertigung begann jedoch erst mit der Do 215 B-1, einem viersitzigen Fernerkunder von 9055 kg Fluggewicht. Die nächste Serienvariante, der Kampfmehrsitzer Do 215 B-2, flog mit einer auf fünf MG 15 erhöhten Defensivbewaffnung und besaß DM 601 A-1 – Motore. Ein Teil dieser Flugzeuge sowie einige wenige Do 215 B-4 wurden später der ungarischen Luftwaffe übergeben. Vorher hatten die sowjetischen Luftstreitkräfte noch zwei der erbetenen Do 217 B-3, ein Bomber mit DB 601 Aa – Triebwerken, erhalten. Diese Ausführung glich der Do 215 B-4, die als Fernaufklärer mit einer Reihenbildanlage versehen war.

Laut Werksangaben sollte die B-4 in Höhen um 5500 m über eine Dauergeschwindigkeit von im-



Eines der zwölf Nullserienflugzeuge der Do 215 B mit DB 601 A-Triebwerken.



Do 215 B-Fernaufklärer auf einem nordfranzösischen Platz, 1940.

merhin 480 km/h verfügen.

Dem baldigen Einsatz stand danach nichts mehr im Wege.

Ab 10. Mai 1940 begann die Luftwaffe mit der verstärkten Aufklärung über französischem Hoheitsgebiet. Hierzu besaßen die Fernaufklärungsstaffeln im Westen meist Maschinen der Typen Do 17 P, aber auch neun Ju 88, drei umgerüstete Bf 110 und 22 Do 215 B-4. Von den 22 am 11. 05. 1940 vorhandenen Aufklärern entfielen neun auf die 1. (F)/124, drei weitere flogen zusammen mit sieben He 111 bei der 2./Aufklärungsgruppe ObdL. Alle übrigen Do 215 B-4 gehörten zum Bestand der dritten Staffel dieses Aufklärungsverbandes.

Während der Aufklärungsflüge über den Niederlanden kehrten in der Zeit vom 10. bis 19. 05. 1940 zwei der neun Do 215 nicht vom Feindflug zurück oder gingen ohne Feindeinwirkung verloren.

Als nächstes Einsatzfeld sahen die Fernaufklärer die Britischen Inseln. Dort büßte die Luftwaffe allein im Juli 1940 20 ihrer Besatzungen ein; unter ihnen vier, die den Kontinent nicht mehr erreichten.

Im August kamen drei, am 18. und 21. September je eine weitere Do 215 B-4 hinzu. Kurz vor dem Ende der Luftschlacht blieb noch eine neunte Maschine aus.

Die 1./ObdL erhielt später mindestens eine Do 217 A-O, während bei den beiden übrigen Staffeln meist nur Do 215 B-4 zum Einsatz kamen.

Ein weites, nicht immer ungefährliches Wirkungsfeld wurde den Do 215-Fernaufklärern im Rahmen des deutschen Angriffs auf die Sowjetunion zuteil. Das Kommando Rowehl hatte den Auftrag erhalten, Luftbildaufkärung bis weit ins feindliche Hinterland zu fliegen. Mit der Auslieferung der Ju 88 D-1 verschwanden die Do 215 B-4 zunehmend bei den Einsatzverbänden, wurden an Schulen oder verbündete Luftwaffen abgegeben.

Allerdings ist die Geschichte der Do 215 mit dieser Ausführung nicht zu Ende. Als »Kauz III« produzierten die Dornier-Werke einen Nachtjäger mit Spanner-Anlage und FuG 202 Lichtenstein – Suchgerät. Bei den nur in Kleinserie herausgebrachten Flugzeugen handelte es sich im Grunde um

Do 17 Z-10 mit DB 601 – Motoren.

Die Serienfertigung des Höhenfernaufklärers Do 215 B-6 lief dagegen nicht mehr an. Lediglich ein Versuchsmuster mit DB 601 T-Motoren, die für eine Volldruckhöhe von 9000 m ausgelegt und mittels zweier TK 9A-Höhenlader leistungsgesteigert waren, wurde kurzzeitig erprobt. Die 9605 kg schwere Maschine sollte eine Dienstgipfelhöhe um 11000 m erreichen, Probleme mit der komplizierten, noch nicht ausgereiften Triebwerksanlage verhinderten weitere Versuche in dieser Richtung.

Nach 506 Do 17 wurden immerhin 101 Do 215 gefertigt, etwa 1730 Do 217 aller Ausführungen sollten folgen. Wie alle übrigen mittleren Bomber war auch die Do 217 ein Produkt der zwangsläufig hektischen Aufbauphase, die die noch junge Luftwaffe ergriffen hatte.

Die veranschlagten acht Jahre für die Grundaufstellung von modernen Luftstreitkräften stellten sich als zu kurz heraus. Technische Schwierigkeiten, wie bei der nur langsam fortschreitenden Motorenentwicklung, sollten zum Angelpunkt der deutschen Luftrüstung werden. Hinzu kamen die bei der Einführung neuer Flugzeugmuster unumgänglichen Kinderkrankheiten, welche sich nicht mittels des Terminkalenders beheben ließen, sondern anderen Faktoren unterlagen.

Schließlich noch die einsatztaktischen Aspekte, auf die bei der Entwicklung der neuen Kampfflugzeug-Generationen Rücksicht genommen werden mußte: So war nach der Luftwaffendienstvorschrift LDv 16 – Luftkriegsführung – vom Mai 1936 der Schwerpunkt der späteren Taktik bereits offengelegt: »Die Fliegerkräfte tragen den Krieg von Beginn an ins Feindesland. Ihr Angriff trifft die Kampfkraft des Gegners «(also unmittelbare Unterstützung des eigenen Heeres)» und den Widerstandswillen der Bevölkerung «(ein zweischneidiges Schwert)».

Der Blitzkriegs-Gedanke war Trumpf, der strategische Luftkrieg trat, allein schon aus Kapazitätserwägungen, zurück. Diskussionen, wer nun letztlich die Verschrottung der beiden strategischen Bomber Do 19 und Ju 89 verschuldete, ob Göring Milch, Deichmann oder gar Udet, den Anstoß gab, mögen dahingestellt bleiben.

Das 1937 stattgefundene Internationale Flugmeeting in Dübendorf bei Zürich sollte sich dagegen noch über Jahre hinweg stark auswirken. Der »Fliegende Bleistift« war der ausländischen Konkurrenz im wahrsten Sinne des Wortes davongeflogen. Die Bf 109 hatten ebenso überraschend auf das Feld der europäischen Teilnehmer gewirkt.

Doch es gab auch eine Innenwirkung: Die Luftwaffenführung war von nun an von der Konzeption eines Blitzkriegs aus der Luft überzeugt. Eine Tatsache, die sich im Wunsch nach noch leistungsfähigeren mittleren Bombern niederschlug.

Der Klärung eines späteren Luftwaffen-Einsatzes im Westen diente währenddessen, im August 1938, ein geheimes Planspiel. Es ging sowohl um den Kampf gegen Land- als auch gegen Seeziele auf der Nordsee und dem Atlantik, um England direkt zu treffen, zumindest aber von lebenswichtigen Zufuhren abzuschneiden.

Ferner kam es am 23. 08. 1938 zu einer offenen Aussprache zwischen Göring, Milch, Felmy und anderen führenden Luftwaffenoffizieren zum Thema »Vergeltungs-Angriffe« und über die Möglichkeiten, wichtige Industrieanlagen auf den Britischen Inseln zu vernichten.

Dabei mußte es der Luftwaffenführung zwangsläufig zu Bewußtsein kommen, daß mit der He 111, als dem Rückgrat der deutschen Bomberwaffe, noch dazu bei fehlenden Langstreckenjägern, die geforderten Punktziel- und Flächenangriffe nicht durchzuführen waren.

Als Ergebnis allen Nachdenkens stand bis zum 17. 09. 1938 schon intern zweifelsfrei fest, daß die Luftwaffe mit den bislang vorhandenen Flugzeugmustern und der Bf 109 als Jäger, außerstande war, den Angriffskrieg auf die Seemacht England, mit Aussicht auf schnellen Erfolg zu führen.

Nur zehn Tage später wurden in Karinhall, Görings bevorzugtem Aufenthaltsort, erneut die Möglichkeiten eines offensiven Luftkriegs erörtert.

Dabei kam die Führung – wenn auch unter Vorbehalten – überein, daß der schnellstmögliche Großserienanlauf der Ju 88 A und vor allem der einer modernisierten und noch dazu wesentlich leistungsfähigeren Do 17 mit höherer militärischer Nutzlast der

einzig gangbare Ausweg aus der schon vor Kriegsbeginn prekären Lage sein konnte. Noch dazu stand damals das für die Produktionskapazität der ausgehenden dreißiger Jahre gewaltige He 177-Programm im Raum.

Die Planungen sahen vor, von dem Heinkel-Großbomber mindestens 500 Maschinen aufzulegen, um mit ihnen vier Fernkampfgeschwader auszurüsten. In der am 26. 10. 1938 abgehaltenen Besprechung spielte man bereits mit dem Gedanken, sowohl die Produktion der He 111 als auch die der Do 17 bis zum Jahre 1942 auslaufen zu lassen.

Unter Ignorierung der volkswirtschaftlichen Möglichkeiten der deutschen Luftfahrtindustrie, dem Mangel an Stahl, Aluminium und anderen hochwertigen Werkstoffen ging man ans Werk. Den Zeitfaktor vielfach ganz außer acht lassend und der Vorstellung, hochwertige Flugzeuge in kürzester Zeit zur Serienreife zu bringen, konnte ein Desaster nicht ausbleiben.

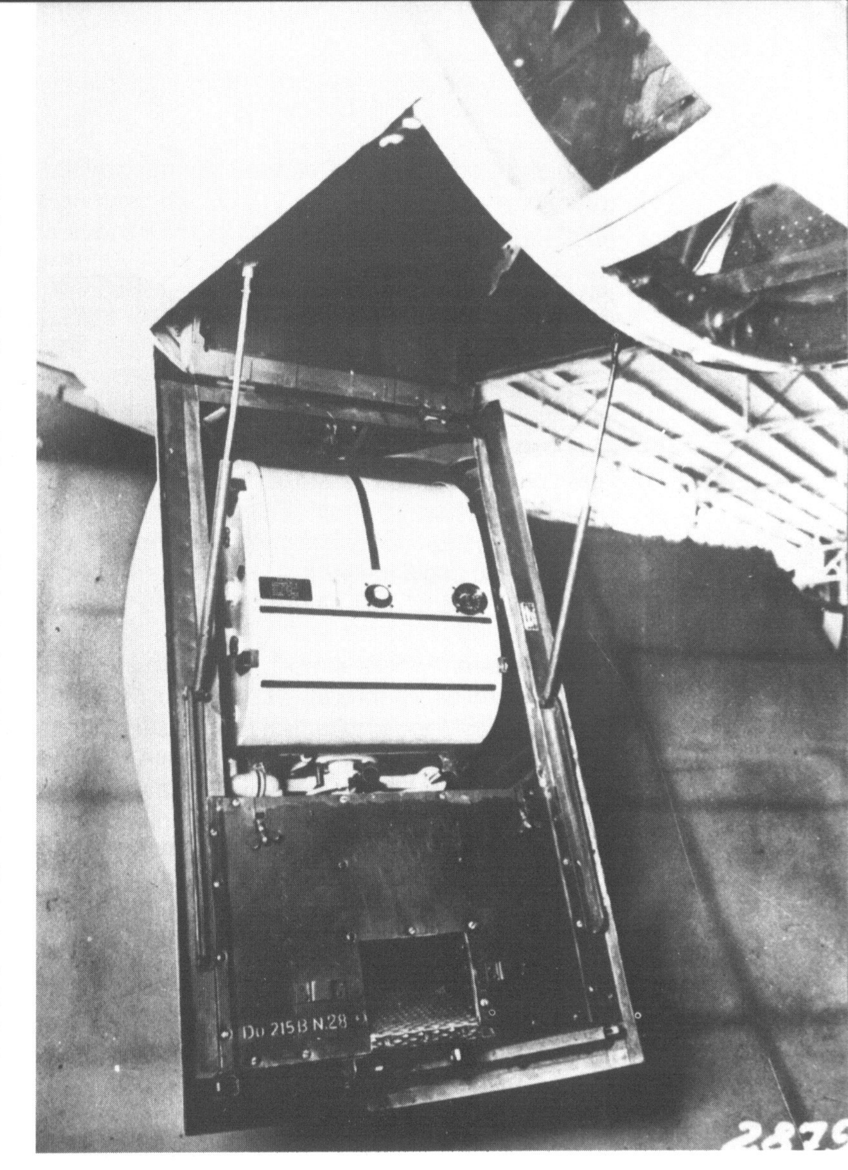
Zwar hoffte die eigene Führung durch die Vergabe gleichartiger Baumuster an verschiedene Firmen, den Erfindungsreichtum der Konstruktionsbüros zu vergrößern und jederzeit Ausweichlösungen parat zu haben, doch man vergaß die vielen unkalkulierbaren Wagnisse. Man unterschätzte die Fortschritte bei der Motorenentwicklung und übersah, daß die Triebwerke sich nicht so schnell verbessern ließen, wie dies bei der Bewaffnung oder den Flugzeugzellen der Fall war. Was man benötigte war Zeit, und gerade die fehlte.

Anfang 1938 wurde die Baubeschreibung Nr. 1323 für ein zweimotoriges Bomben-, Fernerkundungs- und Vernebelungsflugzeug mit DB 601 B-Motoren aufgestellt und dann im Februar dem RLM zur Prüfung vorgelegt.

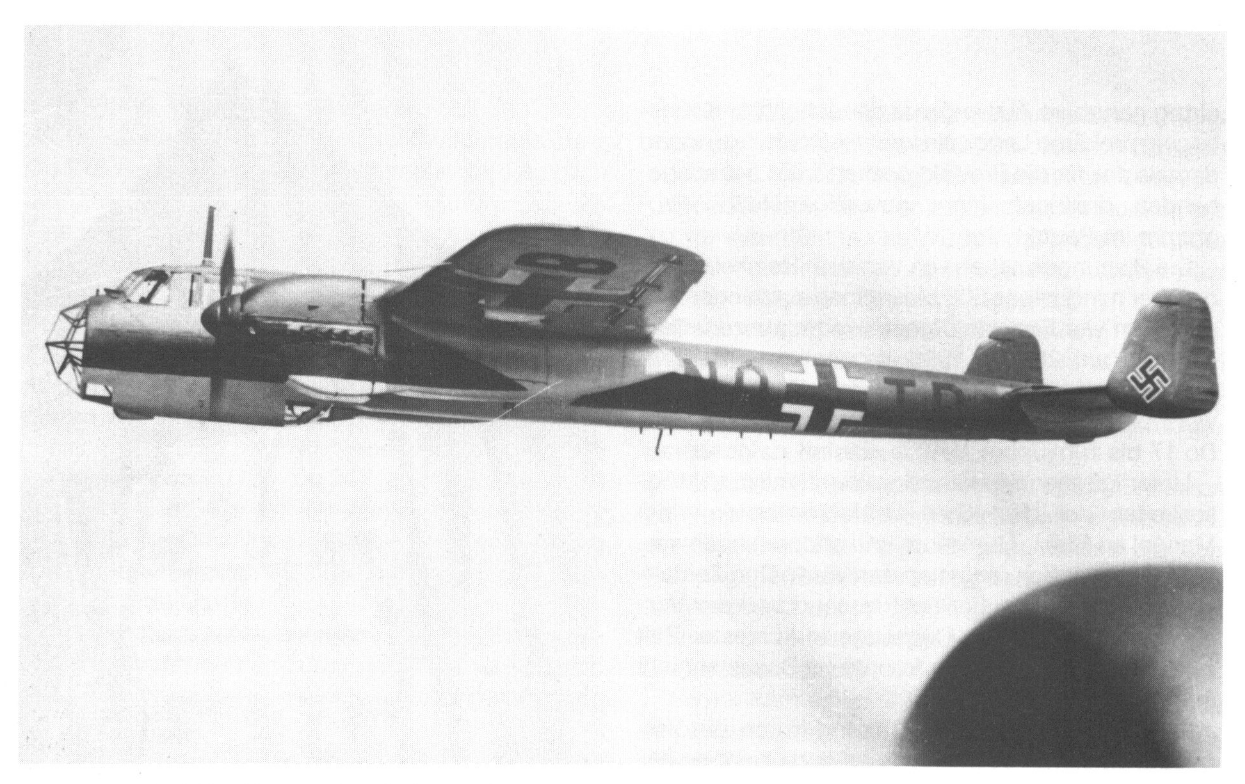
Der Dornier-Entwurf beruhte auf einer Abwandlung der Do 17 M und war nach den Leistungsvorgaben für Schnellbomber vom 26. 05. 1936 und denen für Gleitbomber vom 22. 01. 1938 entstanden.

Neben der Vollsichtkanzel der Do 17 Z erhielt der Rumpf einen größeren Bombenschacht, der die Aufnahme von maximal zwei 500 kg und zehn 50 kg-Bomben gewährleistete.

Als Fernaufklärer sollte das Flugzeug ein Reihenbildgerät Rb 50/30 vor dem Vorderholm der Tragfläche und eine zweite Reihenbildkammer Rb 20/30 im zweiten Bombenraum aufnehmen. Für Fernflüge dachte man an abwerfbare Zusatztanks im vorderen Bombenraum. Schließlich die Verwendung als reines Vernebelungsflugzeug, wobei bis zu zwei Nebelerzeuger des Typs S 200 zum Einbau gelangen sollten.



Reihenbildgeräteeinbau bei der Werknummer 0028 in der Einstiegsklappe.



Do 217 B (NO+TB) während der Werkserprobung über Oberschwaben.

Für alle drei Varianten galt die Vergrößerung der Spannweite um einen Meter gegenüber der Do 17 M, auf nunmehr 19,0 m. Unter den Flächen war eine einziehbare Sturzflugbremse vorgesehen. Als Triebwerksausstattung hatte das Konstruktionsbüro in Manzell sich für zwei DB 601 B mit einer Startleistung von jeweils 1175 PS entschieden. Möglich waren aber auch Jumo 211, Bramo 329 oder BMW 139, dem Vorläufer des künftigen BMW 801.

Auf jeden Fall sollte das neue Kampfflugzeug bei einem Fluggewicht von etwa 10,2 t eine Geschwindigkeit von bis zu 520 km/h leicht erreichen.

Eine Übersicht der Dornier-Werke, datiert vom 5. 06. 1938, traf ebenfalls beim Technischen Amt ein und zeigte noch einmal plastisch die baulichen Unterschiede zwischen der Do 17 und der geplanten Do 217.

Besonders die propagierte Steigerung der Bombenlast auf 1500 kg dürfte bei den späteren Überlegungen sicherlich eine gewichtige Rolle gespielt haben. Obwohl das Rumpfwerk größer, vor allem aber widerstandsfähiger ausgelegt war, blieb es bis zur Do 217 noch ein weiter Weg.

Zunächst aber stand das RLM am Scheideweg: Wie sollte einmal die Ausrüstung der Marineflieger aussehen?

Die Luftwaffeninspektion Marineflieger legte im Januar 1938 ihre Forderungen für einen Ganzmetall-Eindecker mit Mehrzweckeigenschaften vor.

Am 5. Februar teilte die Luftwaffeninspektion 8 der Führungsabteilung im Generalstab der Luftwaffe offen mit, daß Übungsangriffe auf Seeziele bislang nicht gerade erfolgreich verlaufen waren.

Die erfahrenen Besatzungen der Erprobungsstelle Travemünde, des Lehrgeschwaders Greifswald und einiger Seefliegerverbände erhielten den Auftrag, das Zielschiff »Zähringen« mit Betonbomben – im Hochangriff – zu treffen. Obwohl sich das ehemalige Linienschiff nur mit langsamer Fahrt bewegte und keine Ausweichbewegungen unternahm, blieb es bei maximal 2% Trefferquote. Schlechter

hätte das Ergebnis kaum ausfallen können!

Danach hatten Sturzkampfbomber des Typs Ju 87 angegriffen. 40% ihrer Bomben trafen das Schiff.

Die Überlegenheit des Sturzangriffs auf Schiffsziele ließ sich somit nicht mehr leugnen.

Das von der Luftwaffeninspektion Marineflieger geforderte Kampfflugzeug mußte daher über Sturzkampfeigenschaften verfügen, darüberhinaus aber auch in der Lage sein, als schwerer Jäger feindliche Maschinen erfolgreich zu bekämpfen.

Damals kristallisierten sich die Forderungen nach dem »See-Stuka« klar heraus:

Die Maschine mit Doppelschwimmer sollte eine Flugbereich von 1500 km und eine Höchstgeschwindigkeit von 400 km/h aufweisen.
Im Bug mußten vier Starrwaffen für den Beschuß von Luft- und Seezielen untergebracht werden.

Für die Bekämpfung feindlicher Kriegsschiffe legte man Wert auf die Mitführung einer 500 kg Bombe, ersatzweise auf zwei 250 kg schwere Abwurflasten.

Nach der Besprechung am 6. Januar 1938 erhielten Dornier, Heinkel und Junkers den Auftrag, Projektunterlagen für einen schweren See-Stuka beim Technischen Amt einzureichen.

Besonders gespannt war man jedoch auf die Abwandlung der Ju 88 und der Do 217 mit Schwimmern.

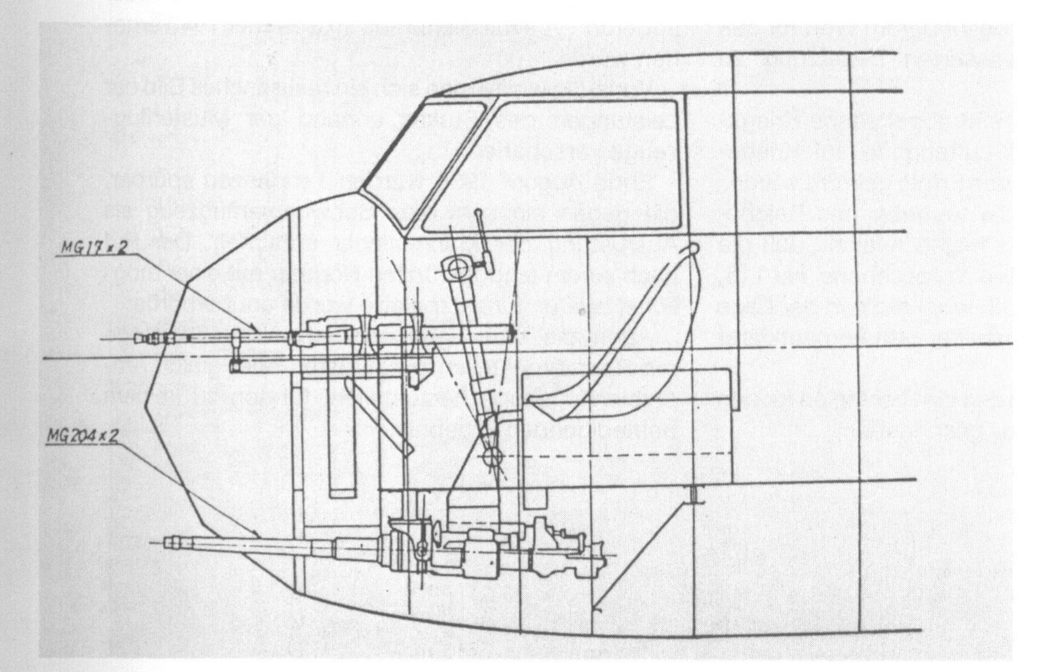
Schon am 18. Februar bestand eine Abneigung gegenüber der Do 217 und Ju 88 auf Schwimmern, da man deren Landegeschwindigkeiten als zu hoch einstufte.

Das Technische Amt schaltete außerdem die Firma Blohm & Voss ein, von der eine Sturzkampfbomber-Version der Ha 140 erwartet wurde.

Nach Besprechungen bei den einzelnen Herstellerwerken und der Ausarbeitung unterschiedlicher Kurzprojektbeschreibungen, gingen diese zwischen dem 12. und 18. März 1938 für die Flugzeugmuster Ha 140, Do 217, He 115 und Ju 88 in Berlin ein. Besonderes Interesse fanden neben den modifizierten Ha 140 und He 115, vor allem das Dornier-Projekt P 85 und die Studie des Junkers-Werkes in Dessau.

Der Rumpf des Dornier-Schwimmerflugzeugs glich dem der Do 217, allerdings sollten nur drei Mann Besatzung im Kampfkopf der Maschine Platz nehmen. Als Frontbewaffnung sah man zwei MG 204 mit je 200 und zwei MG 17 mit jeweils 500 Schuß Munitionsvorrat vor. Anstatt der beiden MG 204 konnten auch MG 151 oder aber MG FF installiert werden.

Die Defensivbewaffnung würde aus zwei MG 15 bestehen, die den rückwärtigen Luftraum bestrichen. Neben 500 kg Bomben ließen sich auch acht 50 kg- oder aber zwei SC 250-Abwurflasten mitführen.



Bewaffnungsanordnung des Dornier Projekts P 85 mit zwei MG 17 und zwei MG 204 als starre Frontwaffen.

Die Schwimmer hatten ein Volumen von 8100 l und waren aus Sicherheitsgründen innen abgeschottet. In beiden sollte je ein Kraftstoffbehälter mit etwa 550 l Nutzinhalt Platz finden. Das Leitwerk und die Tragflächen entsprachen denen der Do 217. Die Sturzflugbremsen lagen wie bei der Ju 88 A unter den Außenflügeln.

Als Triebwerke sah das Konstruktionsteam zwei DB 601 G mit einer Startleistung von 1300 PS vor. Wahlweise ließen sich nach dem Willen der Planer auch Jumo 211-Triebwerke verwenden.

Die Tankanlage hatte eine Kapazität von 2000 l im Kraftstoff- und 190 l im Schmierstoffbereich.

Bei einem mittleren Fluggewicht und bei Reisegeschwindigkeiten um 360 km/h ergaben sich Flugstrecken bis zu 1880 km.

Die optimale Reichweite lag bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 270 km/h in 4000 m Flughöhe bei 2800 km. Soweit die Projektbeschreibung vom 8. März 1938.

Die erste Überprüfung fiel jedoch nicht zugunsten der Schwimmer-Do 217 aus. Vorläufig befürwortete das Technische Amt die Ha 140.

Doch schon im Mai 1938 wurden die Stimmen im Luftwaffengeneralstab laut, die die Landausführung der Ju 88 als Mehrzweckflugzeug für die Marineflieger-Staffeln forderten.

Leistungsmäßig befriedigte die Junkers-Maschine. Zu untersuchen blieb jedoch die Verwendungsmöglichkeit der verschiedenen Torpedos und Fallschirm-Seeminen. Außerdem schien eine Notschwimmeinrichtung von besonderem Wert für das Überleben einer notgewasserten Besatzung zu sein.

Auch das im Frühjahr 1938 abgehaltene Kriegsspiel hatte ergeben, daß Luftangriffe auf Kriegsschiffe nur im Sturzangriff von Erfolg gekrönt waren.

Darüberhinaus waren die Vertreter des Reichsluftwaffenministeriums der festen Ansicht, daß die für den Luftkrieg über See vorgesehene He 115, aber auch die neue BV 138, wohl nicht in der Lage wären, feindliche Fühlungshalter und Fernaufklärer wirksam zu bekämpfen.

Aus diesem Grunde wurden die Richtlinien für den künftigen »See-Stuka« neu geschrieben:

Dreisitziger Sturzkampfbomber, Schwerer Jäger und Aufklärer für die Verwendung über See in der Form eines zweimotorigen Schwimmerflugzeugs mit 500 km/h Höchstgeschwindigkeit und einer Reisegeschwindigkeit von immerhin noch 300 km/h.

Die vom Amt gewünschte Flugstrecke lag bei 2700 km, die Dienstgipfelhöhe bei 6000 m.

Die Anforderungen bezüglich Bewaffnung und mitzuführender Bombenlast blieben weitgehend bestehen. Neu aber war die Forderung nach Katapultfähigkeit, die von den schwierigen Wetterverhältnissen im Nordseeraum herrührte. Bisweilen verhinderten schwere See, bisweilen Eisgang den Start auf Schwimmern.

Noch am 15. Juni 1938 sprach sich der Luftwaffengeneralstab weder für noch gegen das geplante Schwimmerflugzeug aus. Auch von Landflugzeugen war man nicht überzeugt, da man die Gefahren einer Notlandung auf See scheute.

Als erstes wies das Technische Amt im August 1938 darauf hin, daß die Attrappenbauten des See-Stukas bis zum Frühjahr 1939 fertigzustellen wären.

Das erste Musterflugzeug des viersitzigen See-Flugzeugs mit Doppelseitenleitwerk sollte ab Frühjahr 1940 zur Verfügung stehen. Mit dem Anlauf der Serienproduktion rechnete man ab Anfang 1941.

Am 13. August 1939 schrieb der Chef des Luftwaffenführungsstabes an das Oberkommando der Marine und teilte mit, daß man den Bau von Musterflugzeugen bereits in die Wege geleitet hatte und die Entscheidung über die Einführung des einen oder anderen Typs mit Sicherheit im Sommer 1940 ergehen würde.

Vorläufig wollte man sich ein realistisches Bild der Leistungen des Stukas anhand der Musterflugzeuge verschaffen.

Ende August 1938 wurden Tendenzen spürbar, die gegen ein schweres Schwimmerflugzeug als Ausrüstung der Marineflieger sprachen. Der Ruf nach einem landgestützten Bomber mit einer möglichst breiten Einsatzpalette wurde unüberhörbar.

Auch die Überlegungen, Schwimmerflugzeuge mit Radfahrgestellen auszurüsten oder gleich Amphibienflugzeuge herzustellen, führten zu keinem befriedigenden Ergebnis.

Anfang Oktober 1938 stoppte das Technische Amt die Entwicklung des See-Stukas und legte gleichzeitig keinen Wert mehr auf die Fertigstellung der Attrappenbauten; schon gar nicht auf die Vorbereitung der Mustermaschinen.

Am 6. Januar 1939 teilte man unmißverständlich mit, daß auch alle übrigen Arbeiten in dieser Richtung unverzüglich abzubrechen wären.

Dennoch fanden im April und Mai 1938 Besichtigungen der inzwischen fertiggestellten Attrappen der Do 217 WV 1 und WV 2 in Friedrichshafen statt.

Ein Schreiben des Luftwaffengeneralstabs gab schließlich die dringende Weisung Görings weiter, der nun auf die Entwicklung von Einsatzmaschinen mit extremer Reichweite und starker Defensivbewaffnung für den Ferneinsatz über See plädierte.

Neben Großflugbooten sollten nunmehr Landflugzeuge mit maritimer Ausrüstung zum Einsatz im Küstenbereich kommen.

Die Baubeschreibung für die Do 217 vom 8. 7. 1939 trug bereits dieser Forderung Rechnung. Die Quintessenz lag im »Gleitbomber Do 217 E für volle Seeverwendung« mit BMW 801-Motoren.

Das viersitzige Kampfflugzeug war gleichermaßen für den Einsatz über See und Land zu entwerfen, wobei der ausschließlich taktische Schwerpunkt im Bombenwurf aus dem Gleitflug heraus bis zu 50° Bahnneigung und einer Höchstgeschwindigkeit von 680 km/h lag.

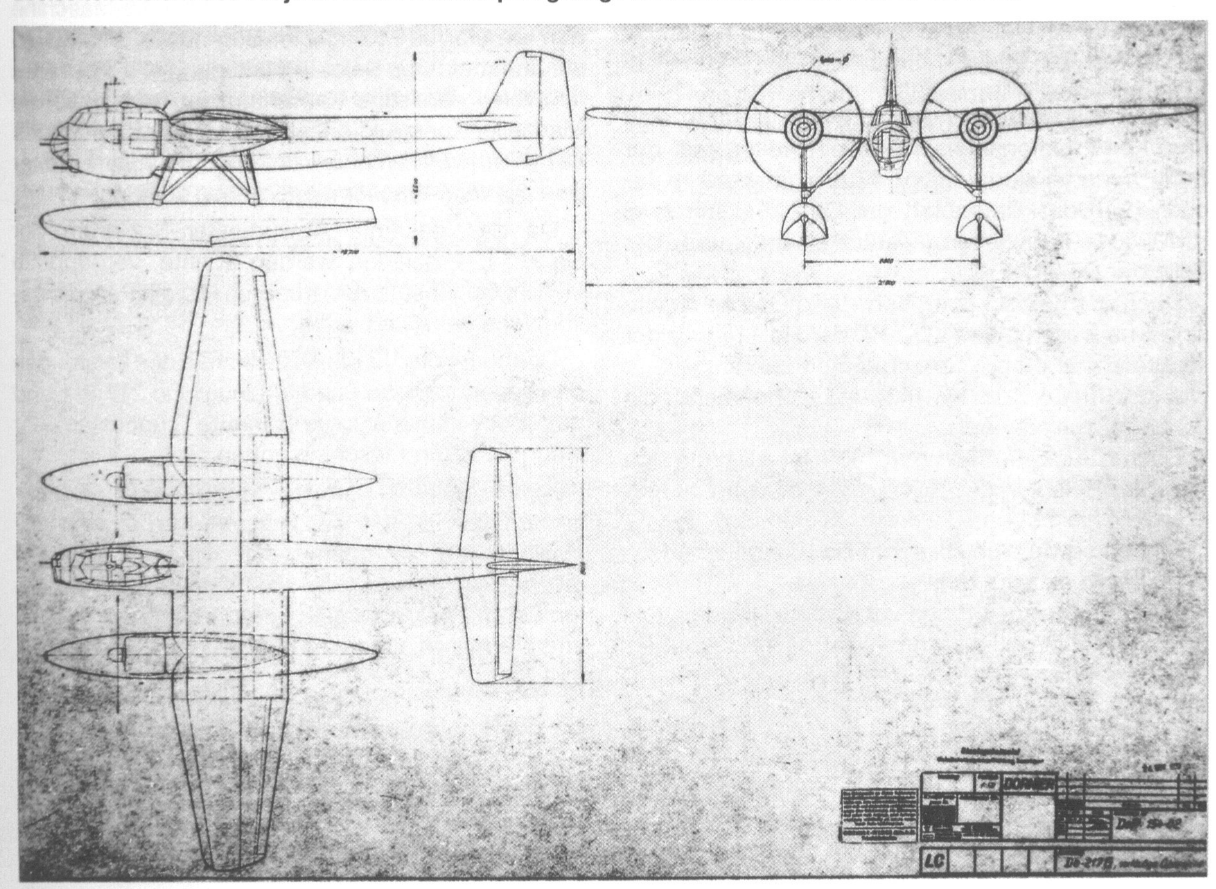
Im Gegensatz zu der früheren Baubeschreibung einer abgeänderten Do 17 M hatte die geplante Do 217 E inzwischen einen neuen Rumpfbug erhalten, dessen A-Stand zunächst mit einem MG 15 bestückt werden sollte.

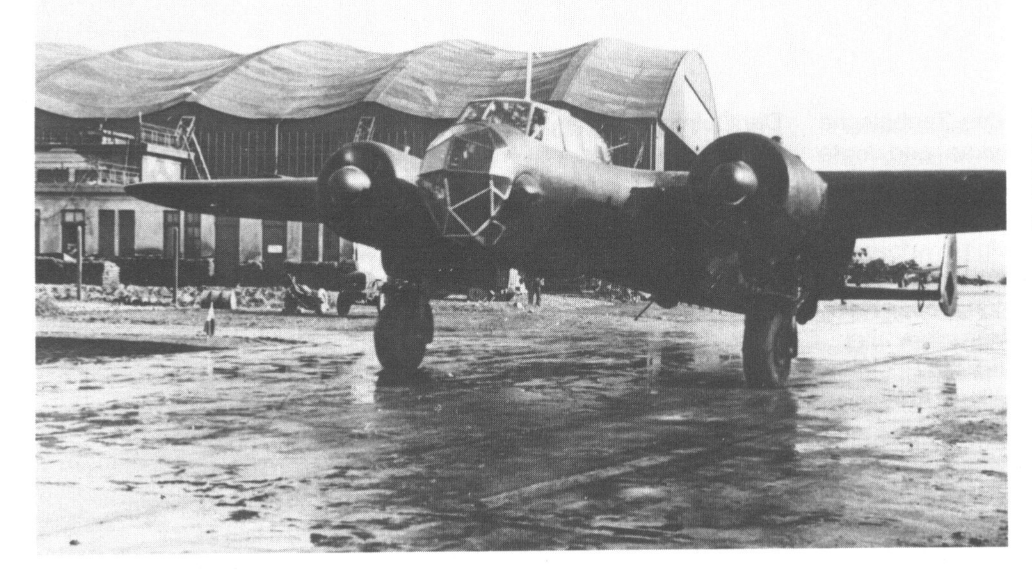
Weitere Maschinengewehre des Typs MG 15 fanden sich im B- und C-Stand.

An Bomben konnten maximal zwei SC 500 und zwei SC 250, alternativ aber auch vier SC 250 geladen werden.

Zudem ließen sich eine Luftmine LMB III oder ein Torpedo F 5 im Rumpfbombenschacht mühelos unterbringen.

Dreiseitenansicht des Projekts eines Seekampfflugzeugs mit Zentralleitwerk vom 2. 02. 1940.





Frontansicht der Seekampfausführung der Do 17 Z mit je einem Auftriebsbehälter beiderseits des Rumpfes.

Statt den später bei der Do 217 R noch einmal ins Spiel gebrachten Sturzflugbremsen unter den Flächen sah die neue Baubeschreibung den Anbau einer Heckbremse vor, wie sie erstmals bei der Do 217 E-1 erprobt wurde und in Serie ging.

Infolge des verstärkten Trag- und Leitwerks stieg das Fluggewicht der Dornier-Maschine zwangsläufig. Dennoch lag bei voller Bombenzuladung und eingebauter Defensivbewaffnung die Höchstgeschwindigkeit der nun 10,5 t schweren Maschine bei etwa 530 km/h.

Trotz des bestechenden Entwurfs befaßte sich das Konstruktionsbüro inoffiziell weiter mit der Schwimmerversion der Do 217. So entstand im Januar 1940 das Datenblatt der Do 217 G mit zwei BMW 801-Triebwerken, Zentralleitwerk und der Zelle der Do 217 E-1.

Doch der Einsatz über Nord- und Ostsee spielte sich einstweilen mit der Do 18, der He 115 und der veralteten He 59 ab. Später kamen Landflugzeuge wie die Ju 88, die He 111 und zunehmend die Do 217 E zum Zuge.

Doch zurück zum Sommer 1939. Im Juli hatte sich der Oberbefehlshaber der Luftwaffe dafür eingesetzt, die He 111 und die Ju 88 als Seeflugzeuge zu streichen sowie einheitlich die Do 217 bei den Marinefliegern einzuführen.

Gleichzeitig lagen Pläne vor, die meisten der vorgesehenen Fernaufklärungs- und Mehrzweckstaffeln mit dem Dornier-Kampfflugzeug auszurüsten und fast vollkommen auf Radflugzeuge zu setzen.

Möglicherweise hing die Erstellung des informativen Datenblatts der Do 217 G mit dieser Entwicklung direkt zusammen, zumal das neue Schwimmerflugzeug über eine Geschwindigkeit von immerhin 460 km/h verfügen sollte.

Anders als beim See-Stuka führte die Maschine nun ein starres MG 151 im Bug sowie drei MG 15 zur unmittelbaren Selbstverteidigung mit. Das 14,9 t schwere, viersitzige Kampfflugzeug würde, so die Manzeller Konstruktionsabteilung, ein abgefedertes Schwimmwerk erhalten, um auch bei relativ rauher See auf dem Wasser niedergehen zu können.

Da das gesamte Abwurflasten-Spektrum der Do 217 E-1 geladen werden konnte, verdoppelte sich im Gegensatz zum früheren Projekt P 85 die militärische Nutzlast.

Dennoch, der Vergleich zwischen den Leistungen des serienmäßigen Landflugzeugs Do 217 E-1 und der Schwimmer-Version, mußte zugunsten der landgestützten Maschine enden.

Neben der Do 217 E-4, dem späteren in Großserie hergestellten »Kampfflugzeug für den Atlantikeinsatz«, auf das noch ausführlich zurückgekommen werden wird, wuchs das Interesse der Luftwaffenführung nach speziellen Marinebombern mit den entsprechenden maritimen Abwurflasten.

EIN NEUER BOMBER ENTSTEHT

Drei Wochen vor dem Erstflug der Do 215 bereiteten die Dornier-Werke in Friedrichshafen ein nicht minder wichtiges Ereignis vor: Den ersten Start der Do 217 V1.

Nach zahlreichen Projektstudien entstand auf den Reißbrettern eine abgewandelte Do 17 M mit verbesserter Ausrüstung, stärkeren Triebwerken und einer kampfstarken Bewaffnung.

Im Juli 1938 bedurfte es im Rahmen der Arbeitsvorbereitung jedoch erst einmal einer Entscheidung über die zu wählenden Triebwerke. Aus diesem Grunde wurden im Stammwerk mehrere Attrappen erstellt, die die Verwendung des DB 601 wie des Jumo 211 im Maßstab 1:1 vorsahen.

Da die Motorenfachleute bei Dornier mit der Kühleranordnung, dem Brandschott und den Anbindungen an die Kraftstoffanlage bei der Verwendung der Daimler-Benz-Triebwerke eher zufrieden waren, sollten die ersten Musterflugzeuge zunächst DB 601 A erhalten.

Darüberhinaus ließ sich bereits 1938 die spätere Lage des Bombenzielgeräts, der Waffen- und Abwurfanlage sowie der Instrumentierung des neuen Kampfflugzeugs klären.

Am 4. Oktober 1938 war es endlich soweit. Der neue Schnellbomber absolvierte seinen erste Flug über Oberschwaben.

Da das Flugzeug nur noch äußerlich der Do 17 ähnelte, standen das Erfliegen der Leistungen und die Messung der Eigenstabilität des mittelschweren Bombers unbedingt im Vordergrund des Werkserprobungsprogramms.

Bereits sieben Tage später, am 11. Oktober 1938, stürzte der Prototyp (WerkNr. 687) während der Erprobung der Steuerfähigkeit beim Einmotorenflug wegen zu geringer Geschwindigkeit ab.

An Bord befanden sich Dipl.-Ing. Rolf Koeppe, der als Flugzeugführer von der E-Stelle Rechlin abkommandiert worden war, und Eugen Bausenhart, ein Bordmechaniker der Firma Dornier. Aufgrund der Beschädigungen kam eine Neuaufrüstung der V1 nicht in Frage.

Dem ersten Versuchsmuster folgte schnell die Do 217 V2 (WerkNr. 688), die das Kennzeichen CN+HJ trug und am 5. 11. 1938 flugklar wurde. Im März 1939 diente das Flugzeug in Löwental der Stabilitätserprobung. Es war dann vorgesehen, die Maschine mit einer Sitzkatapultanlage, Einmannsteuerung und abwerfbarem Führerraumdach auszustatten, um möglichst risikolos die Sturzflugtests zu unternehmen.

Im Juni kam in Rechlin die zweite Do 217 an, wo

Seitenansicht der Do 217 V4 (D-AMSD) mit einer aus MG 15 bestehenden Bewaffnung.





Die Do 217 V4 während der Werkserprobung in Friedrichshafen.

Frontansicht der Do 217 V4 (D-AMSD) mit einem attrappenmäßig vergrößerten Bombenschacht.

neben der Leistungsermittlung noch weitere Stabilitätsflüge auf dem Programm standen.

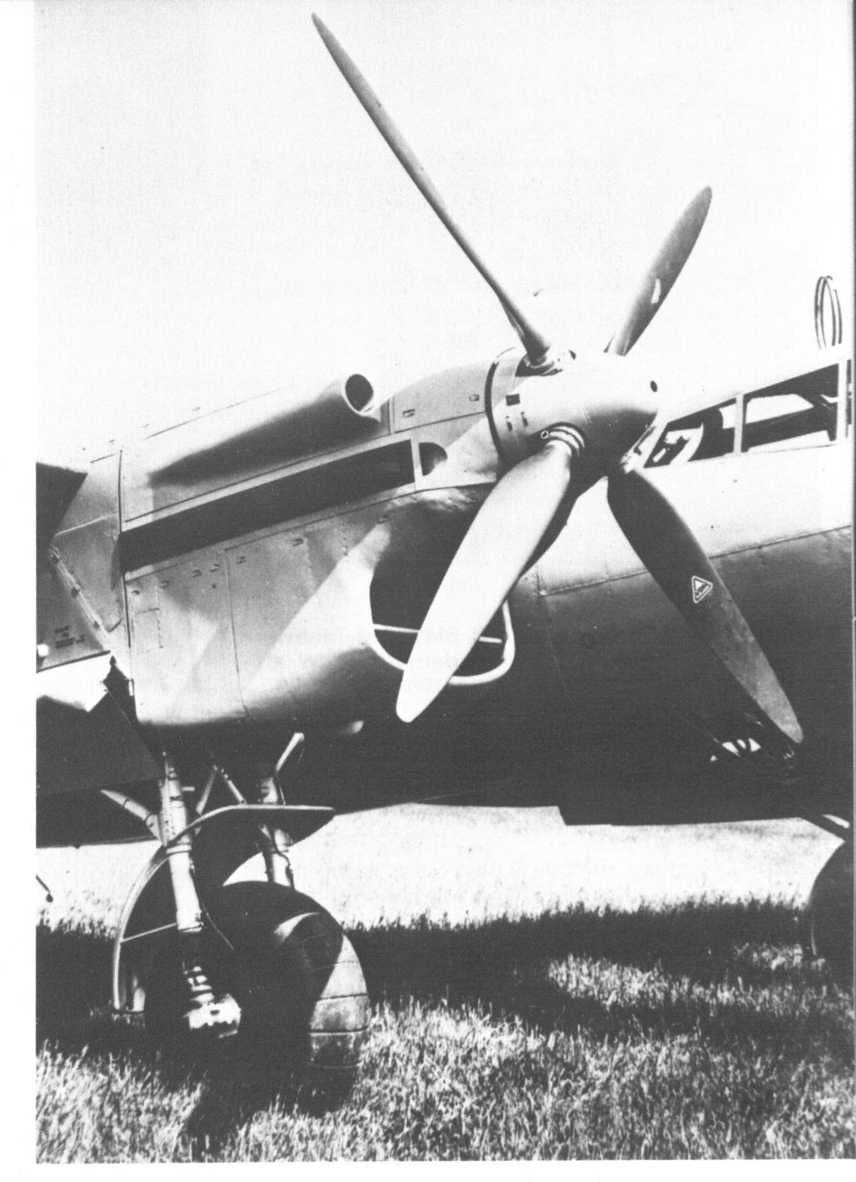
Nach Rückkehr in Friedrichshafen war vorgesehen, mit der Umrüstung der Maschine in einen Höhenaufklärer mit DB 603 E-Sondermotoren zu beginnen. Im einzelnen mußten die Triebwerke ersetzt und eine Druckkammer angebaut werden. Da Daimler-Benz die geforderten Höhentriebwerke nicht liefern konnte, man zudem lange bei der Ausrüstung der Höhenkabine auf der Stelle trat, ließen sich die Arbeiten bis Juli 1941 noch immer nicht abschließen. Erst ab September lief die Flugerprobung mit Höhenkammer. Nach etwa einem Jahr, am 29. 10. 1942, ordnete das RLM die Verschrottung beziehungsweise die anderweitige Verwendung der Einzelteile bei Dornier an.

Die Fertigstellung des nächsten Versuchsmusters ließ nicht lange auf sich warten. Im Gegensatz zu den beiden Vorläufern flog die Do 217 V3 ab dem 25. 2. 1939 mit zwei Jumo 211 A-1-Motoren. Im April 1943 kam die Maschine zur Erprobung der Zellenausstattung sowie zu Versuchen mit der Kraftstoff-Schnellablaßanlage. Am 15. 8. 1939 und noch einmal am 23. 1. 1940 stand das Flugzeug in Rechlin Luftwaffenpiloten zum Nachfliegen zur Verfügung. Dazwischen lagen mehrere Flugaufträge, die den Tests mit der neuen Siemens-Kurssteuerung vorbehalten blieben.

Nebenbei unternahm Dornier Enttankungs- und Abwurfversuche mit 900 l fassenden Außentanks. Von Juni 1941 bis Anfang 1942 flog die Do 217 V3 mit ein- und doppelkieligen Leitwerken in Dreiecksform, wie sie später bei der Do 217 M-3, M-9 und Do 317 verwandt wurden.

Die vierte Do 217 wurde gleichfalls in Friedrichshafen-Löwental eingeflogen. Vorangegangen waren mehrere Attrappenbesichtigungen bis zum April 1939, als die D-AMSD (CN+HL), ein Vorläufer der C-Serie, im Juni 1939 in Rechlin eintraf. Vordringlich waren auch die Leistungsermittlung mit dem Jumo 211 sowie einige FT-Flüge. Unter der kritischen Begutachtung durch Offiziere der E-Stelle Rechlin folgten Beladeübungen mit den verschiedenen Bombenkalibern.

Im Juli 1940 schlossen sich Schleuderstarts mit Windenhilfe an, wie sie auch bei der He 111 mit Überlast geplant waren.



Nahaufnahme der Do 217 V4 mit Jumo 211-Triebwerken und VDM-Luftschrauben.

Erst im Februar 1941 kehrte die Do 217 V4 wieder nach Süddeutschland zurück, wo die einmal begonnenen Schnelltrenntriebwerke weiterhin bearbeitet wurden.

Danach ging es zurück nach Rechlin, um nach Abschluß der Abwurfversuche fester Bestandteil der Bremsschirmerprobung zu werden. Mittels des

Werkserprobung des vierten Prototyps mit der Kennung CN+HL in Löwental.



Do 217 V7 mit BMW 139-Triebwerken, den Vorläufern der BMW 801-Flugmotoren.



Die Do 217 V7 (D-ACBF, später: CO+JK) während des Einfliegens bei Dornier.





Seitenansicht der achten Do 217 V8 mit BMW 801 A-Triebwerken (D-AHJE).

im Heck angebrachten Schirms sollten Landungen auf zu kleinen Plätzen möglich sein. Zusätzlich stand die Verwendung als Sturzflugbremse im Mittelpunkt der Ereignisse. Nach deren Anbau im Spätsommer 1940 galt es, wertvolle Erkenntnisse für die späteren Bänderfallschime zu sammeln, die die Gitterbremse ablösen sollten.

Die Do 217 V5 (WerkNr. 703) wurde bei Dornier am 22. Juni 1939 von der Bauaufsicht Luft abgenommen und schon am darauffolgenden Tag nach Rechlin überführt.

Unter sachkundiger Führung Wittmanns kam es zu Flügen über große Distanzen, die die Dauererprobung mit dem Jumo 211 B-1 zum Ziel hatten. Dabei ereigneten sich im September 1939 mehrere kleine Defekte, etwa ein Kühlerbruch oder der Ausfall einer Wasserpumpe.

Ab dem 28. April 1940 erhielt das Versuchsmuster statt der Junkersmotore zwei DB 601 Aa-Serientriebwerke, womit der Prototyp bis zum Frühjahr 1942 wichtiger Bestandteil des Erprobungsbetriebs blieb.

Neben der Do 217 A-0 und C-0 befanden sich neben weiteren Versuchflugzeugen bereits die erste Do 217 E in Vorbereitung. Als Mustermaschine kam die Do 217 V1E (WerkNr. 694) heraus. Anfang 1939 hatte man bei Dornier deshalb eine neue Kabinen- und Beladeattrappe aus Holz gefertigt und die Ingenieure des Technischen zur Begutachtung des Entwurfs eingeladen.

Es zeigte sich, daß die damit betrauten Fachleute ganze Arbeit geleistet hatten. In der Tat bemängelten die Vertreter des RLM nur wenige, meist unbedeutende Details der Ausstattung.

Ab Oktober trat die Endmontage in ein entscheidendes Stadium. Erste Flüge sind am 29. 11. 1939 und am 30. 12. 1939 in Löwental erfolgt.

Die bereits zuvor genannte Do 217 V5 war die dritte von sechs Do 217 A-Nullserienmaschinen, eines Bombers mit zwei DB 601-Triebwerken.

Zunächst, so die Besprechung zwischen der »Firma Hansa-Luftbild«, dem späteren Kommando Rowehl, dem RLM und Dornier, sollten nicht sechs, sondern nur drei Do 217 A-0 entstehen. Sie erhielten die provisorische Bezeichnung Do 217 A (Rowehl). Ihre Ausrüstung mit zwei schräg installierten Reihenbildgeräten in Form eines im Notfall abwerfbaren Rüstsatzes in einem verlängerten Rumpfbug wurde am 10. 3. 1939 eingehend besprochen. Als Antrieb sollten die Aufklärer den DB 601 F erhalten. Ansonsten war die Ausrüstung der Do 217 V4 mit 3-Achsen-Steuerung und den Funkgeräten FuG X und dem PeilG V geplant. Die drei Flugzeuge mußten zwischen September und November flugklar werden und zur Erprobung in Rechlin bereitstehen, ein Termin, der sich nicht einhalten ließ.

Die Werknummern 2704 bis 2710 waren vorläufig als Do 217 B mit Jumo 211-B-Triebwerken projektiert. Ihre Ausrüstung entsprach der der Do 217 V1E mit Sturzflugbremse und vollständiger Abwurfwaffenanlage. Die sechs B-Vorserienflugzeuge sollten im September und Oktober 1939 flugklar werden.

Als verbesserte Do 217 B mit Bombenzielanlage plante Dornier die Ausführung C-0, deren fünf Nullserienflugzeuge (WerkNr. 2711 bis 2715) bis Jahresende mit Jumo 211 B herzustellen waren. Die nachfolgenden fünf WerkNrn. (2716 bis 2720) sollten bereits mit den späteren BMW 801 versehen werden.

Doch zunächst zurück zur Do 217 A-0. Die hauptsächlich als Aufklärer vorgesehenen Kampfflugzeuge gingen im Grunde auf die Baubeschreibung der » Do 217 mit DB 601 A« zurück, wie sie im Anfang 1938 erstellt und später nach mehreren Ergänzungen dem RLM vorgelegt worden war. Obwohl anfangs als Bomber und Aufklärer entworfen, stand die Zweitverwendung schließlich im Vordergrund. In der Besprechung vom 10. 3. 1939 hieß es dann auch folgerichtig: Do 217 (Rowehl).

Dafür mußte vom Werk die Rumpfbodenwanne wesentlich erweitert werden, um Platz für zwei Reihenbildgeräte zu schaffen, die der Besatzung direkt zugänglich waren.

Der ersten Aufstellung, die den Bau dreier Nullserien bis zur Do 217 E vorsah, folgte bereits am 31. 5. 1939 eine überarbeitete Aufstellung:

Der Forderung nach mehr Fernaufklärern war inzwischen Rechnung getragen worden. Die Kleinserie würde nun die Werknummern 2701 bis 2706 umfassen. Da sich die anfangs geforderten DB 601 F nicht fristgemäß herstellen ließen, mußte man mit den leistungsschwächeren DB 601 B – als Übergangslösung – vorliebnehmen.

Ende 1938 war die Teilekonstruktion bereits nahezu abgeschlossen, so daß ab 1939 die Produktion vorbereitet werden konnte. Unter Einbeziehung Rowehls fand bei Dornier am 1. 2. 1939 eine weitere Besprechung über den Aufklärer Do 217 A statt.

Die sechs Fernaufklärer sollten die Lichtbildanlage der Do 17 S erhalten. Neben einer Rb 20/30 im hinteren Rumpfteil waren zwei Reihenbildgräte des Typs Rb 50/30 – abwerfbar – im Führerraum einzubauen. Zusätzlich mußten vier Film-Ersatzkassetten untergebracht werden. Der vierköpfigen Besatzung stand neben einer Kurssteuerung, einer erweiterten Sauerstoffanlage und heizbarer Flugbekleidung, für Notfälle eine Umpumpvorrichtung und eine Notsteuerung zur Verfügung.



Frontansicht der Do 217 V8 (D-AHJE, CO+JL), die erstmals am 23. 03. 1940 flog.

Am 9. 1. 1940 forderte die Aufklärungsgruppe ObdL, den B-Stand mit einer Blechverkleidung zu versehen, um dahinter eine Filmkassette zu ver-

stauen. Bei den folgenden Maschinen dachte man an die Verwendung einer Plexiglashaube, um die Sichtverhältnisse nicht zu verschlechtern. Da die gewünschten DB 601 F fehlten, blieb es bei den ersten vier Do 217 A-0 beim DB 601 B. Die beiden übrigen Nullserienflugzeuge sollten vorerst modifizierte DB 601 N-Motore der Ausführung P erhalten.

Mit einer Lieferung dieser Triebwerke rechnete Dornier für Februar 1940.

Anfang 1940 nahm dann die Bauaufsicht Luft die ersten »Rowehl-Aufklärer« ab. In Löwental schloß sich die Werkserprobung nahezu nahtlos an.

Laut der neuesten Planung mußte der Höhenfernaufklärer jedoch wegen der fehlenden Höhenmotore vorläufig zurückgestellt werden.

Die Baureihe Do 217 B fiel vollständig dem Rotstift zum Opfer.

Ab der Werknummer 2710 lief nun die C-0-Serie an und erstreckte sich bis zur Herstellungsnummer 2718. Die allgemeine Ausrüstung entsprach der V1E.

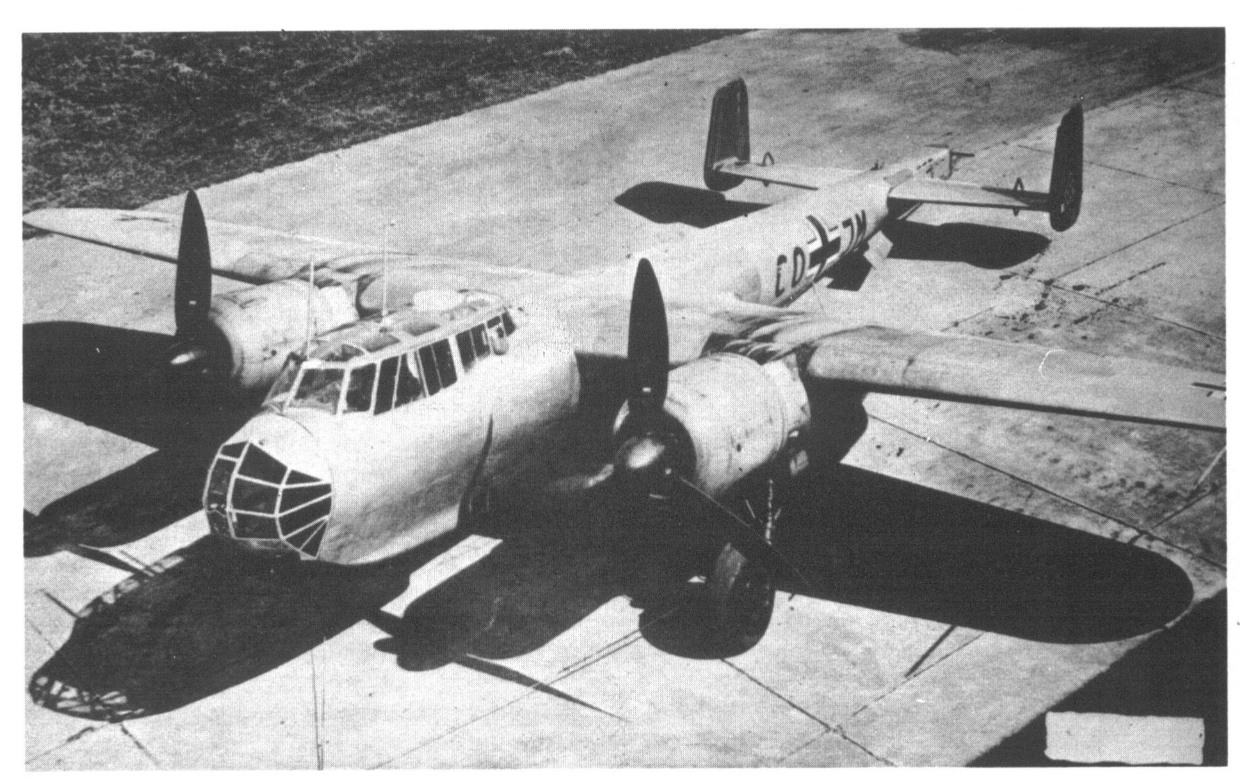
Währenddessen brachte Dornier die Arbeiten an der Do 217 V6, der vierten A-0 (WerkNr. 2704, CO+JJ) zum Abschluß. Am 15. 10. 1939 absolvierte eine Werksbesatzung den erfolgreichen Erstflug mit attrappenmäßig dargestelltem vergrößerten Bombenschacht.

Bei der E-Stelle See in Travemünde war das Flugzeug lange zur Minenerprobung eingesetzt.
Anfang 1941 erfolgte der Rückflug nach Friedrichshafen, wo sogleich die Umrüstung auf DB 601 R und provisorisch vergrößerte Außenflügel in die Wege geleitet wurde.

Die neuen Motore entsprachen im Grunde dem

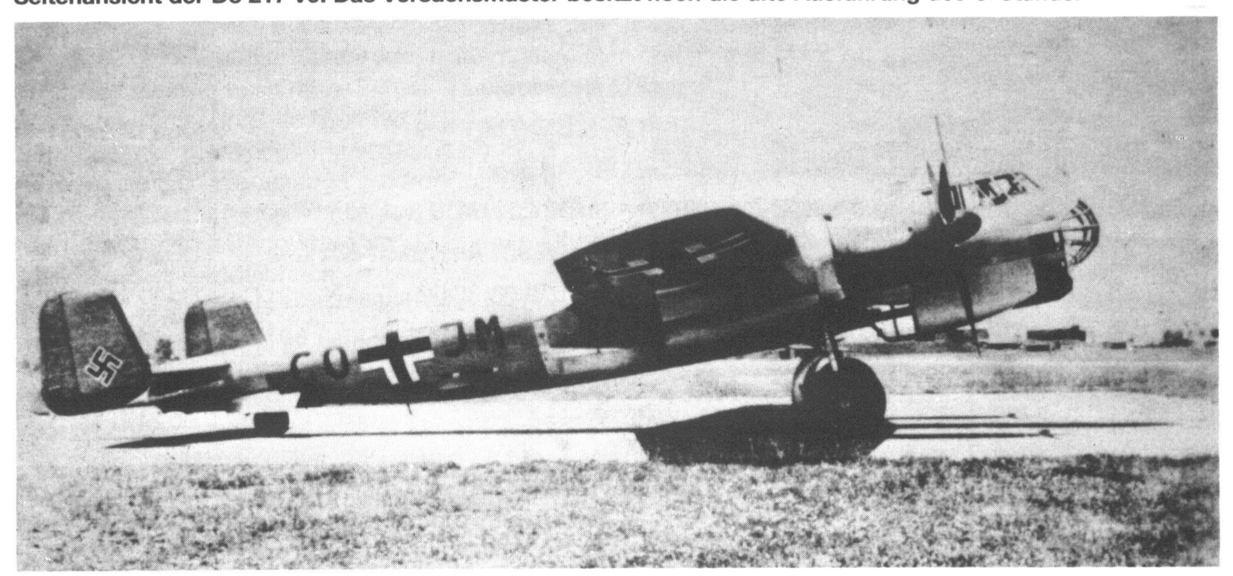
Do 217-Versuchsmuster

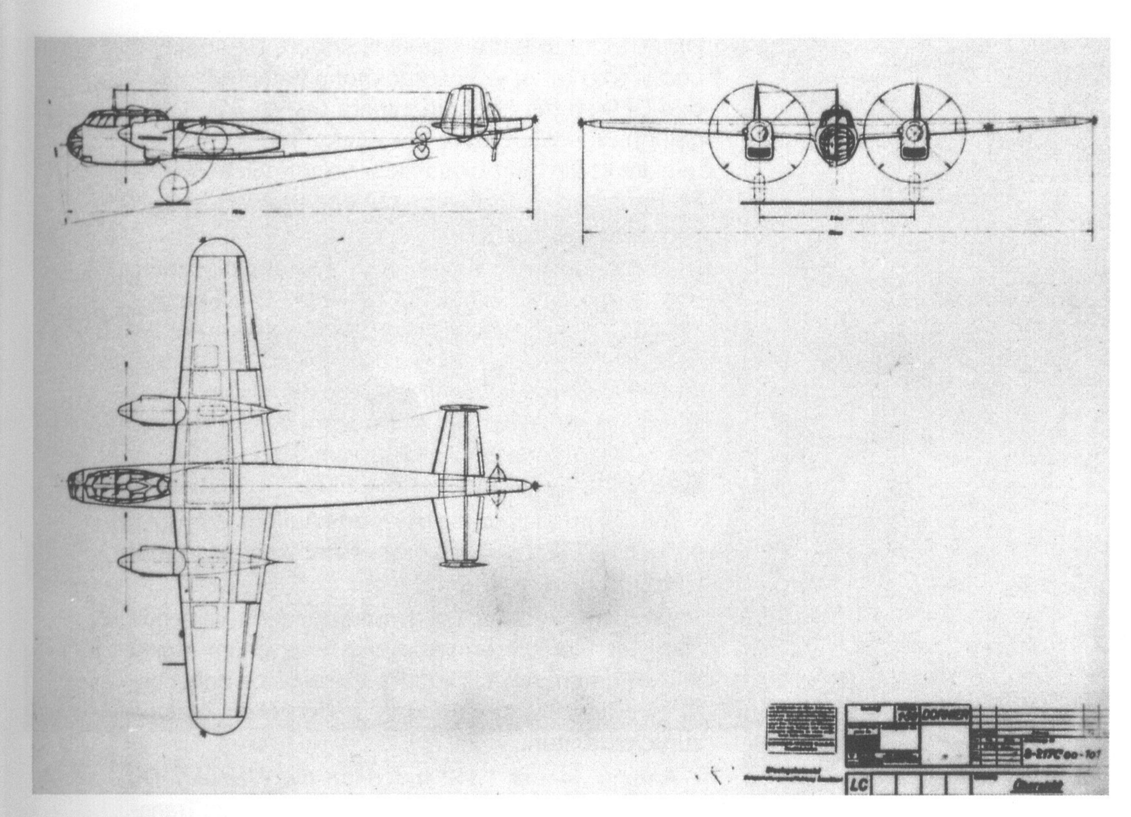
Baumuster	Werk-Nr.	Kennung	Triebwerksausrüstung	Verwendung
Do 217 V1	687	—	DB 601 A–1	Versuch Do 217
Do 217 V2	688	CN+HJ (D–ABWC)	DB 601 A–1, DB 601 E	Versuch Do 217
Do 217 V3	689	CN+HK (D–ACDE)	Jumo 211 A–1	Versuch Do 217
Do 217 V4	690	CN+HL (D–AMSD)	Jumo 211 A–1, Jumo 211 B–1	Versuch Do 217
Do 217 V1E	694	unbekannt	DB 601 A–1, BMW 801 A–1	Do 217 E–1
Do 217 V5	2703	GM+AF (D–ADBD)	Jumo 211 B–1/DB 601 Aa	Do 217 A–0
Do 217 V6	2704	CO+JJ (D–ADBE)	DB 601 A–1/DB 601 R/DB 601 F	Do 217 A–0
Do 217 V7	2707	CO+JK (D–ACBF)	BMW 139/BMW 801 A–1/BMW 801 A–2	Do 217 E–1
Do 217 V8	2708	CO+JL (D–AHJE)	BMW 801 A–1/BMW 801 D–1/BMW 801 Ds	Do 217 E–1
Do 217 V9	2709	CO+JM	BMW 801 A–1/BMW 801 D–1/BMW 801 Ds	Do 217 E–1
Do 217 V10	2719	CO+JN	BMW 801 A–1/BMW 801 B–1	Do 217 E–2
Do 217 V11	2720	CO+JO	BMW 801 A–1	Do 217 E–2
Do 217 V12	1012	DD+LL	BMW 801 A–1	Do 217 E–2
Do 217 V13	0032	DB+BC	BMW 801 A–1/DB 603 mit TK 9	Do 217 M–8
Do 217 V14	0030	Nicht fertiggestellt	BMW 801 A–1/DB 603 mit TK 11	Do 217 M–8



Die Do 217 V9 (CO+JM) während des Einfliegens bei Dornier.

Seitenansicht der Do 217 V9. Das Versuchsmuster besitzt noch die alte Ausführung des C-Stands.

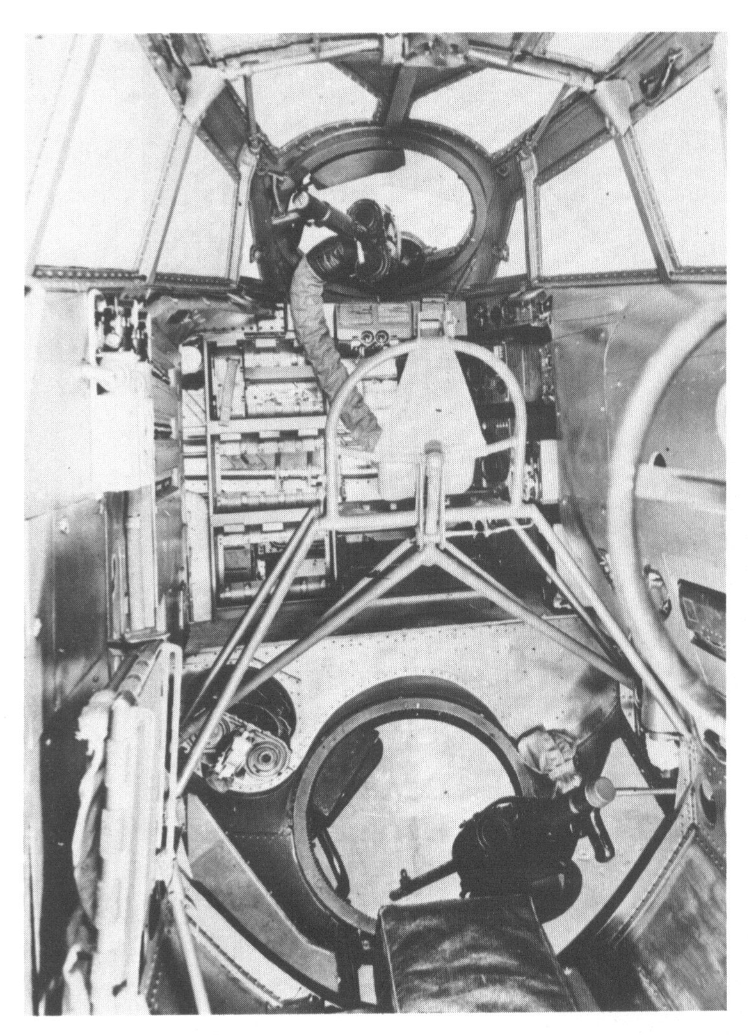




Werkszeichnung der Do 217 C–O mit Gitter-Heckbremse.

Do 217 C–O während der Strecken-Erprobung in Norwegen.





Die beiden rückwärtigen Waffenstände der Do 217 C–O.

DB 601 Q, nur hatten sie eine andere Übersetzung und waren für eine Volldruckhöhe von 5800 m und den Betrieb mit hochoktanigem C3-Kraftstoff ausgelegt. Eigentlich sollte die Werknummer 2704 bereits im März 1941 einsatzklar sein, doch bei Daimler-Benz gab es Probleme mit den Sondertriebwerken.

Währenddessen entstand im Konstruktionsbüro das Projekt einer Do 217 A mit Druckkabine, DB 601 R und zusätzlicher GM 1-Anlage. Als Ergänzung des Höhenflugprogramms sollte auch die fünfte Do 217 A-0 (WerkNr. 2705) die leistungsstärkeren DB 601 R erhalten. Die erste der Mustermaschinen rollte am 23. 4. 1940 zum Start und absolvierte problemlos ihren ersten Flug.

Bereits im Mai, so die bindende Auflage des RLM, sollte das Flugzeug mit Höhentriebwerken erprobt werden.

Infolge unlösbarer Triebwerksprobleme verschob sich der Flugklartermin jedoch von einem Monat zum anderen. Am 1. Oktober 1941 wurde daher befohlen, das Flugzeug wieder in den alten Zustand zurückzurüsten.

Anfang Januar 1942 traf dann die Weisung ein, beide Höhen – Do 217 A schnellstmöglich zu Transportflugzeugen für den Fronteinsatz bereitzustellen.

Bis Februar 1942 würde die neuerliche Umrüstung ihr Ende gefunden haben. Doch weit gefehlt. Nach einer Reihe von Flügen erhielt erst einmal die WerkNr. 2704 DB 601 F-Motore.

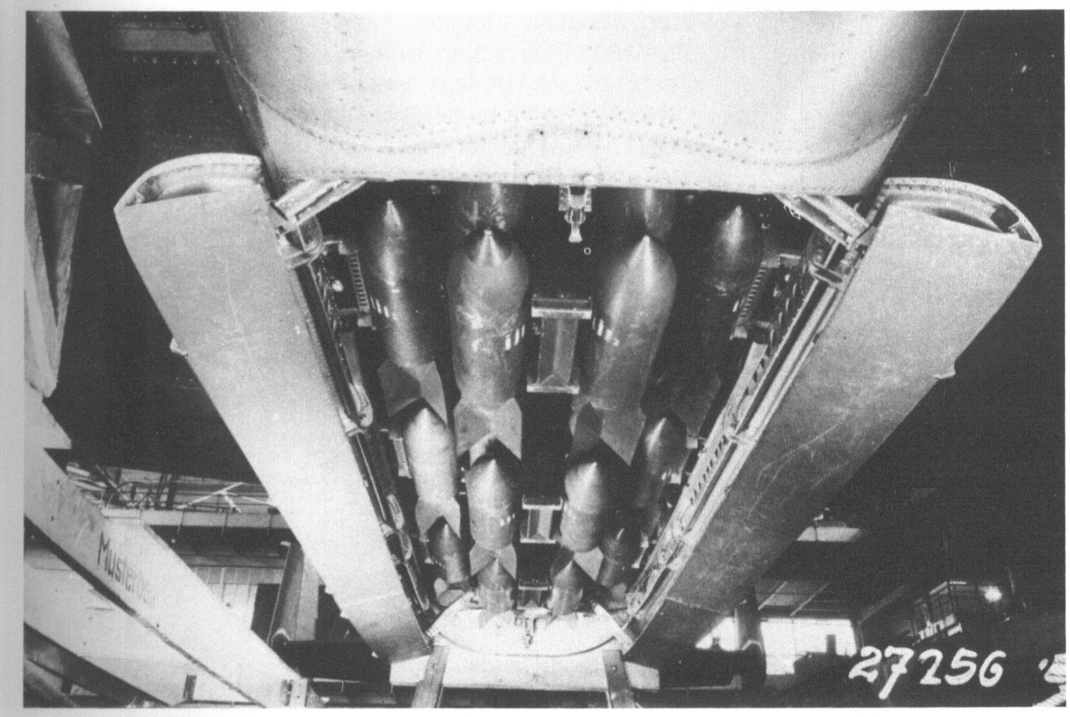
Erst am 30. 12. 1942 gelangte der erste Transporter zur Befehlstelle Süd.

Das zweite Transportflugzeug (WerkNr. 2705) fand sich dagegen letztmals in der C-Amts-Meldung vom 1. 10. 1941.

Die sechste und gleichzeitig letzte Do 217 A-0, sie trug die Werknummer 2706, flog Ende Juli 1940 in Löwental und führte außerdem noch mehrere Flüge mit Kurssteuerungs-Unterstützung durch.

Nach dem 30. Juli 1940 stand das Flugzeug im Dienst der Aufklärungsgruppe ObdL.

Die Do 217 V7 flog anfangs mit der Kennung D-ACBF und bekam im Laufe der weiteren Erprobung das Kennzeichen CO+JK.



Attrappenmäßige Beladung einer Do 217 C–O mit SC 50-Sprengbomben.

Do 217 A–O mit DB 601-Triebwerken bei der II./Kampfgeschwader 2 im Westen. (BA)



Erste Überlegungen, die siebte Do 217 mit BMW 139 – Sternmotoren auszurüsten, stammten vom Juli 1939. Anläßlich der ersten Flüge traten Probleme bei den Flächen-Ölkühlern auf. Geringe Schwierigkeiten gab es zudem mit den Vierblatt-Luftschrauben.

Nach eingehender Werkserprobung führte der Weg der Do 217 V7 nach Rechlin, um bei Enteisungsversuchen eingesetzt zu werden. Anschließend ersetzte man die Triebwerke durch BMW 801-Motore. Ein erster Werksflug wurde von Appel am 15. 11. 1940 damit unternommen.

Ab März 1941 schlossen sich in Rechlin monatelang Meßflüge mit dem BMW 801 A-1, später mit dem BMW 801 A-2 an, da die Betriebssicherheit im Dauerbetrieb vordringlich war.

Im Sommer 1942 ließen Flüge mit den inzwischen installierten, wesentlich leistungsstärkeren BMW 801 D-1 nicht lange auf sich warten. Als nächster Abschnitt folgten Flugversuche mit zwei BMW 801 D-2, woran sich im Januar 1943 viele Tests mit GM 1-Anlage anschlossen.

Noch ein Jahr später, bis Oktober 1944, war die Do 217 V7 ein fester Bestandteil der Flugzeugausstattung in Rechlin – Roggentin.

Flugingenieur Huber absolvierte mit der Maschine mehrere Meßflüge bis auf Höhen von 9000 m, die ausschließlich der Verbesserung der Heizungs- und Enteisungsanlage galten; den letzten Ende Dezember 1944.

Aus Mangel an Betriebsstoff mußten die weiteren Arbeiten eingestellt werden.

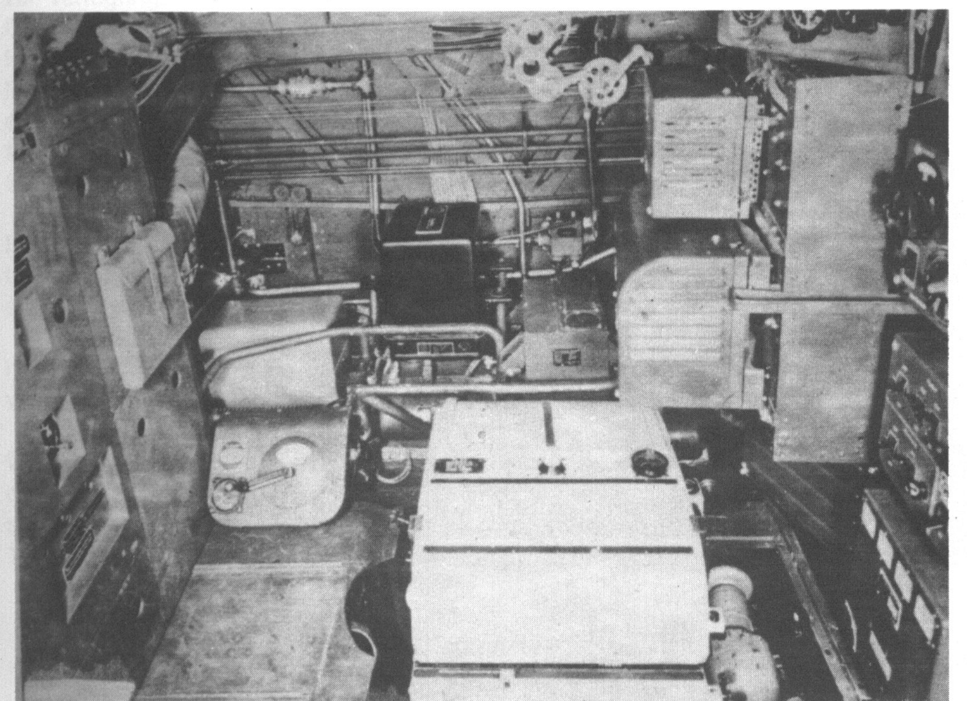
Doch zurück ins Jahr 1940.

Erstmals am 21. März flog das achte Do 217 – Versuchsmuster. Das von Werkspilot Schropp gesteuerte Kampfflugzeug besaß von Anfang an BMW 801 A-1 und wurde bis zur Abgabe nach Rechlin, im Sommer 1940, in Löwental geflogen.

Eine Do 217 A–O rollt zusammen mit Maschinen des KG 2 in den Niederlanden zum Start. (BA)



Do 217 A–O während des Einfliegens im Werk.



Innenansicht des Fernaufklärers Do 217 A–O mit einem Reihenbildgerät in der langen Bodenwanne.

Außer am BMW 801 A-1-Dauererprobungsprogramm nahm die D-AHJE (später: CO+JL) auch an der BMW 801 D-Erprobung teil.

Nach Streckenflügen zwischen Rechlin und nahezu allen süddeutschen Flugplätzen, sie dienten auch der schnellen Heranschaffung wichtiger Ersatzteile zwischen März und Juli 1943, wurde die Umrüstung auf BMW 801 Ds angeordnet und ab Oktober wieder die Streckenflug-Erprobung aufgenommen.

Dem achten Versuchsmuster folgte am 19. Juli 1940 ein neuntes, das sich seit Mai 1939 als Musterflugzeug der Do 217 E-1 in der Planung befand. Besonderes Gewicht hatten von Anfang an Einbaustudien für ein starres MG 151 mit 250 Schuß Munitionsvorrat gehabt. Daneben überprüfte man die Verwendung des MG 204 im Bug. Neben der zunächst attrappenmäßigen Darstellung der Lotfe 7- und BZA 1-Anlage legte man großen Wert auf die Mitnahmemöglichkeit eines Lufttorpedos, aber auch Abwurflasten, wie die SD 1000 oder die schweren SC 1700, wurden diesbezüglich überprüft.

Nach Genehmigung der Do 217 E-1-Attrappe und einer abschließenden Beladeübung, konnte im Frühjahr 1940 der Bau beginnen. Nach ersten Testflügen traten im September mehrfach Vibrationen im Triebwerksbereich auf, die es unverzüglich zu beheben galt. Hiernach schloß sich die Messung des durch die Gitterbremse verursachten Geschwindigkeitsverlust an, den man mit 2,0 m/s ermittelte.

Nach vorausgegangener, relativ langer Werkserprobung startete die Do 217 V9 (WerkNr. 2709) – wie ihre Vorläufer – nach Rechlin. Dort läßt sich das Baumuster noch bis mindestens Oktober 1943 nachweisen. Nach Flügen mit BMW 801 A-1-Ausrüstung kam es zu vielen Flügen mit dem BMW 801 D-1 und dem Ds.

Die der Do 217 V9 nachfolgenden Werknummern lassen sich bis hin zur 2718 der Bauausführung Do 217 C-O zuordnen.

Die Attrappenbesichtigung für dieses dreisitzige sturzkampffähige Kampfflugzeug mit Jumo 211 B-Triebwerken und vierblättrigen Luftschrauben von 3,8 m Durchmesser fand im Juni 1939 im Werk statt.

Bis auf geringe Details, etwa die Sicht vom Pilotensitz aus, fand das RLM keinen Anlaß zur Klage.

Äußerlich glich die C-O der A-O, sieht man einmal von den Triebwerken und der kleinen Bodenwanne

Aufklärer Do 217 A–O beim Kommando Rowehl.



mit C-Stand ab. Diese sollte, wenn auch in geänderter Ausführung, später bei der Do 217 E-1 Verwendung finden.

Nach der Aufstellung des Ladeplanes im Oktober 1939 konnten die Arbeiten an der Vervollkommnung der DVL-Sicherheitssteuerung anlaufen, deren praktische Erprobung im Frühjahr 1940 hoffnungsvoll startete.

Mit Wirkung vom 12. 11 1940 sah Dornier die Erhöhung der Besatzung von drei auf vier Mann vor, um die Bedienung der drei MG 15 im Verteidigungsfall vom A-, B- und C-Stand gleichermaßen sicherzustellen. Auch der Bombenschacht hatte inzwischen seine endgültige Form erhalten: Es ließen sich dort bis zu vier SC 500 oder aber drei Gerüste mit je vier Bombenschlössern für je eine 50 kg-Bombe durch die Warte installieren, um sich schnell den Einsatzerfordernissen anzupassen.

Für die Aufnahme von Zielwirkungsfotos sollte ein Reihenbildgerät des Typs Rb 21 für 18 x 18 cm – Aufnahmen mitgeführt werden.

Als Bombenvisier erhielt die Do 217 C-O bereits das Lotfe 7A sowie zusätzlich ein Revi 12C für den Flugzeugführer.

Für große Flughöhen standen der Besatzung vier Atemgeräte mit 32 l Sauerstoffvorrat in 16 Flaschen zur Verfügung. Die rechnerischen Leistungen der Do 217 C-O ergaben im Normallastbereich eine Höchstgeschwindigkeit von 475 km/h in 5600 m Flughöhe, im Überlastfall lag die Geschwindigkeit etwa 20 km/h darunter. Am Heck der Do 217 C-O fand sich die schon von der Do 217 V4 bekannte Sturzflugbremse.

Der zweiholmige Flügel besaß im Gegensatz zur Do 217 E-1 und allen nachfolgenden Baumustern, teils blechbeplankte, teils stoffbespannte Abschnitte.

Das Fahrgestell des mittleren Bombers konnte hydraulisch, im Notfall aber auch per Hand betätigt werden.

Das erste Do 217 C-O Serienflugzeug stellte die Werknummer 2710 dar, welche im September 1940 die Werkserprobung bei Dornier durchlief. Das Muster trug die Kennung NF+UU und startete am 2. Juli 1942 nach Rechlin, wo es bereits nach wenigen Tagen abstürzte. Auch die zweite C-O (WerkNr. 2711) erhielt anfänglich eine Sturzflugbremse in Gitterform. Diese wurde aber im Januar 1941 entfernt und durch einen Fist-Bremsschirm ersetzt. Erst im März standen die Arbeiten kurz vor dem Abschluß.

Nach nur kurzer Erprobung in Löwental schloß sich der Einsatz als Abwurfwaffen-Erprobungsträger bei Rheinmetall-Borsig an.

Am 6. September 1940 ging Werkspilot Schropp erstmals auch mit der dritten Do 217 C-O an den Start. Der Werknummer 2712 folgten zwischen September und November 1940 noch einmal vier Nullserienflugzeuge, die WerkNrn. 2713 bis 2716. Ihr Einflug fand ebenfalls in Löwental statt.

Die achte C-O absolvierte ihren Erstflug am 6. 11. 1940.

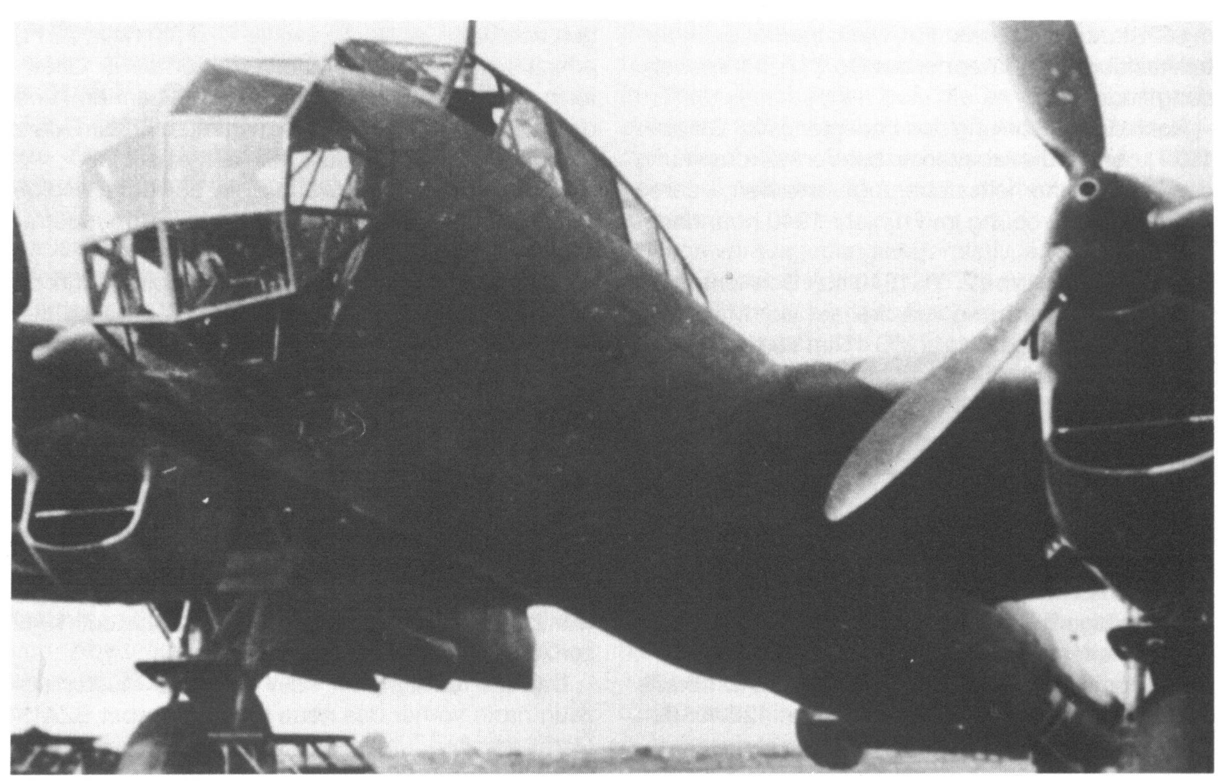
Das letzte Musterflugzeug der Do 217 C blieb relativ lange beim Herstellerwerk und flog dort bis mindestens April 1941. Eine Nullserienmaschine war zwischen dem 10. 9. 1941 und Ende Juli 1942 zur Abwurfwaffenerprobung in Rechlin.

Das die Kennung NF+UW tragende Musterflugzeug hatte vorher das neue Lotfe 7D nebst BZA 1-Gerät erhalten, um bei Abwurfversuchen im Bahnneigungsflug Verwendung zu finden.

Eine andere Do 217 C-O gehörte am 27. 12. 1942 zum Bestand der Aufklärungsgruppe ObdL. Beim Stab des Holzhammer-Geschwaders fand sich eine dritte Nullserienmaschine. Sie wurde im Westen zusammen mit den neuen Do 217 E-1 und E-2 eingesetzt.

Das zehnte C-Muster, die WerkNr. 2719, wurde, so die Anweisung der Werksleitung, »als V10 herausgezogen«. Das Flugzeug hatte die Ausrüstung der Do 217 V9 und sollte als erstes Do 217 E-Serienflugzeug erprobt werden.

Die Maschine erhielt zunächst BMW 801 A-1, die aber im Laufe der Triebwerkserprobung gegen solche des Typs BMW 801 B-1 ausgetauscht wurden. Anschließend trat die V10 den Flug nach Rechlin an. Neben der Verbesserung der BMW-Motore sollte der Prototyp mit einer leistungsfähigen Enteisungsanlage versehen werden. Das nächste Versuchsmuster war die Do 217 V11, mit welcher Karl-Heinz Huber am 24. 3. 1941 zum Erstflug aufstieg.



Frontansicht der Do 217 A-O ohne Bewaffnung im Bug.

Frontansicht des Dornier-Fernaufklärers Do 217 A–O.

Ursprünglich sollte die Maschine bereits im Oktober 1940 die Werkserprobung aufnehmen. Verschiedene Schwierigkeiten sorgten jedoch für eine sechsmonatige Verzögerung. Die Werknummer 2720 (Do 217 V11) hatte zwar schon die Einheitstriebwerke, die geplanten Kommandogeräte für die Triebwerksbedienung standen vorerst jedoch nicht zur Verfügung. Als Bewaffnungsversuch sollte ein MG 101 und je ein MG 131 im B- und C-Stand überprüft werden. Nachdem das Versuchsmuster infolge eines Flugunfalls für geraume Zeit ausgefallen war, erfolgte die vorgesehene Überprüfung zur E-Stelle Rechlin.

Das zweite vorgezogene Musterflugzeug der Do 217 E-2, die V12, entstand durch den Umbau der Do 217 E-1 (WerkNr. 2170520012) und trug die Kennung: DD+LL. Die Maschine erhielt eine Drehlafette mit einem MG 131 als kampfstarken B-Stand.

Die Erprobung der beiden Doppelschlitz-Landeklappen verzögerte sich indessen gleichfalls. Außerdem trat am 22. Mai 1942 eine Beschädigung des Versuchsmusters auf, worauf die zweite Do 217 E-2 bis im Juli 1942 in der Werft stand.

Nach der durchweg harten Erprobung, insbesondere nach häufigen Sturzflügen und vielen Landungen, bestanden Bedenken an der weiteren Flugsicherheit. Das RLM ordnete daher am 29. 10. 1942 an, daß die Do 217 V12 der Lehrwerkstatt der Firma Dornier zur Ausbildungszwecken übergeben wurde.

Nach den zahlreichen Flügen mit den ersten zwölf Prototypen sowie den beiden ersten Nullserien und nach Begutachtung der beiden ersten Do 217 E-Baureihen, gab das Technische Amt vollends grünes Licht für die Serienfertigung der neuen Bomber.

Da auch die für die späteren Do 217 E-Serien gewählten BMW 801-Motore augenscheinlich den Anforderungen zu entsprechen schienen, konnte die Projektstudie für die Do 217 D in aller Ruhe zur Seite gelegt werden.

DIE GROSSERIE BEGINNT

Als die Vorstellung von einer großen Ju 88-Flotte sich 1939, wie auch in den beiden folgenden Jahren, nicht schnell genug realisierte, und darüberhinaus der Junkers-Bomber durch immer mehr Ausrüstung schwerer und langsamer wurde, begann sich im Reichsluftfahrtministerium Unruhe auszubreiten.

Als fast gleichzeitig Schwierigkeiten mit der He 177 und dem Zerstörerflugzeug Me 210 auftauchten, blieb eigentlich nur die Möglichkeit, wieder stärker auf die bereits bewährten He 111 und Do 17 zurückzugreifen. Andere Lösungen blieben vorläufig außer Sicht.

Der Überfall auf Polen, am 1. 9. 1939, wie schon der vorangegangene Bürgerkrieg in Spanien, hatten sich keineswegs als ein Spaziergang erwiesen. Den höchsten Tribut in den Luftkämpfen über Polen zahlten die Kampfflieger mit 78 von 285 zerstörten Luftwaffenflugzeugen.

Am 13. März 1940, also noch vor dem eigentlichen Angriff auf Frankreich, erhielt die Produktion der He 111 H-4 und die der neuen Do 217 eine höhere Dringlichkeitseinstufung innerhalb des Rüstungsprogramms. Bei der Ju 88 A war der Kampf gegen die der Maschine anhaftenden Kinderkrankheiten noch längst nicht ausgestanden, so daß ernste Zweifel an der zügigen Auffüllung der Kampffliegergruppen bestanden. So sahen die Produktionsvorgaben ab Jahresbeginn 1941 vor, neben 240 Ju 88 mindestens 160 He 111 und 65 Do 217 im Monat von den Bändern laufen zu lassen.

Vorher kam, nach wenigen Mustermaschinen der Ausführungen Do 217 A-O und C-O, im Oktober die erste Do 217 E-1 heraus, welche zusammen mit den ersten 12 Flugzeugen als Nullserie galt. Dem Erstflug der Do 217 E-1 am 1. 10. 1940 in Friedrichshafen schloß sich das Einfliegen weiterer vier Do 217 E – bis Ende des Jahres – auf dem Flugplatz Löwental nahtlos an.

Die Do 217 E-1 entsprach nahezu der Baubeschreibung vom 8. Juli 1939, wobei aber zwei 1560 PS leistende BMW 801 Ma-1, also Triebwerke mit vollständiger Einbau-Ausrüstung und den schnell trennbaren Leitungsanschlüssen, zum Einbau kamen.

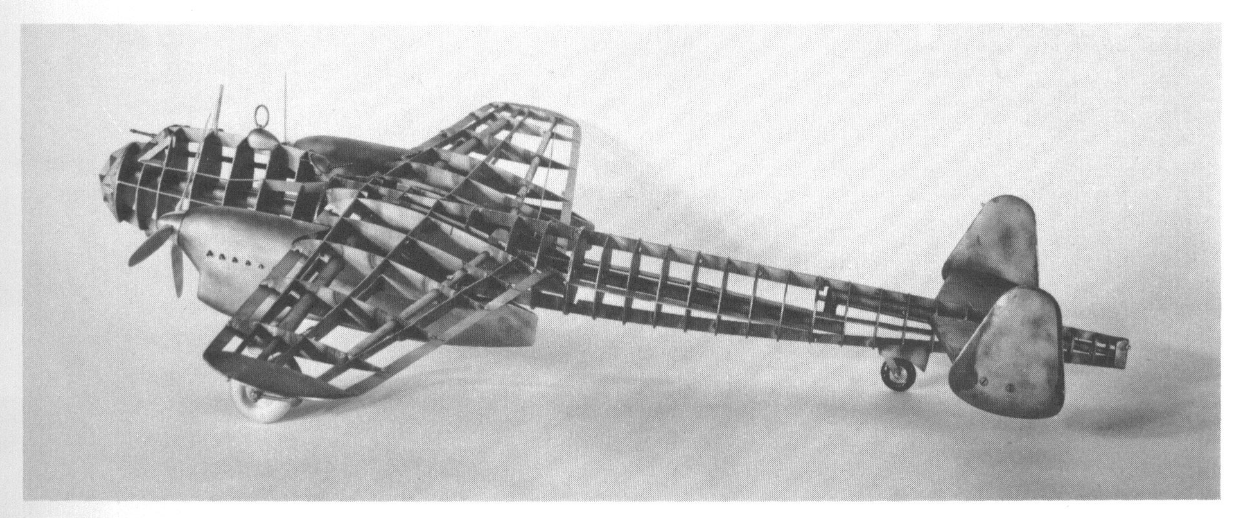
An Kraftstoff konnte die erste E-Ausführung maximal 4360 l in Rumpf und Flächen, einschließlich dem zusätzlichen Tank im Bombenschacht, aufnehmen.

Teilweise erhielten die Bomber neben drei MG 15 eine 20 mm – Waffe – starr eingebaut – in Rumpfbug.

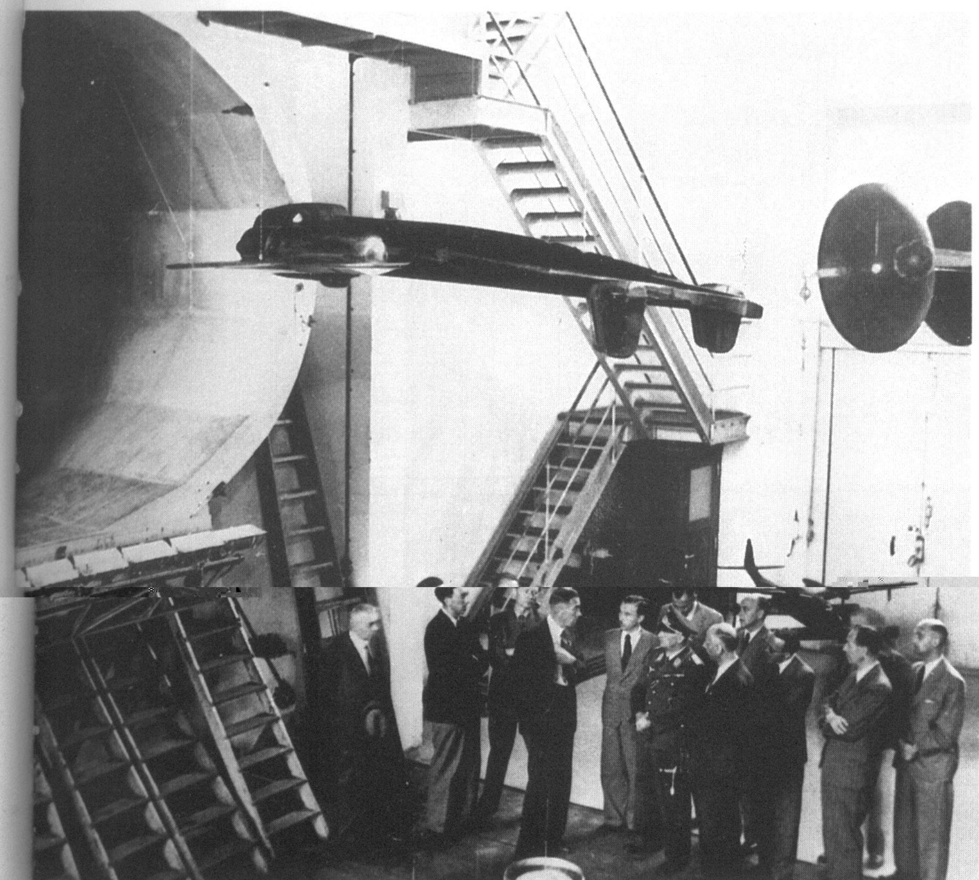
Da die Do 217 E-1 als Gleitbomber zum Einsatz gelangen sollte, wurde eine Sturzflugbremse erforderlich. Weil die zunächst geplante Anbringung unter den Flügeln zu aufwendig war, kam Dornier auf die zunächst bei der Do 17 erprobte Gitterbremse im Hecksteiß zurück.

Die Belademöglichkeiten mit Abwurflasten der Do 217 E-1 sowie der nachfolgenden Ausführung E-2 gibt eine Übersicht jener Monate präzise wieder:

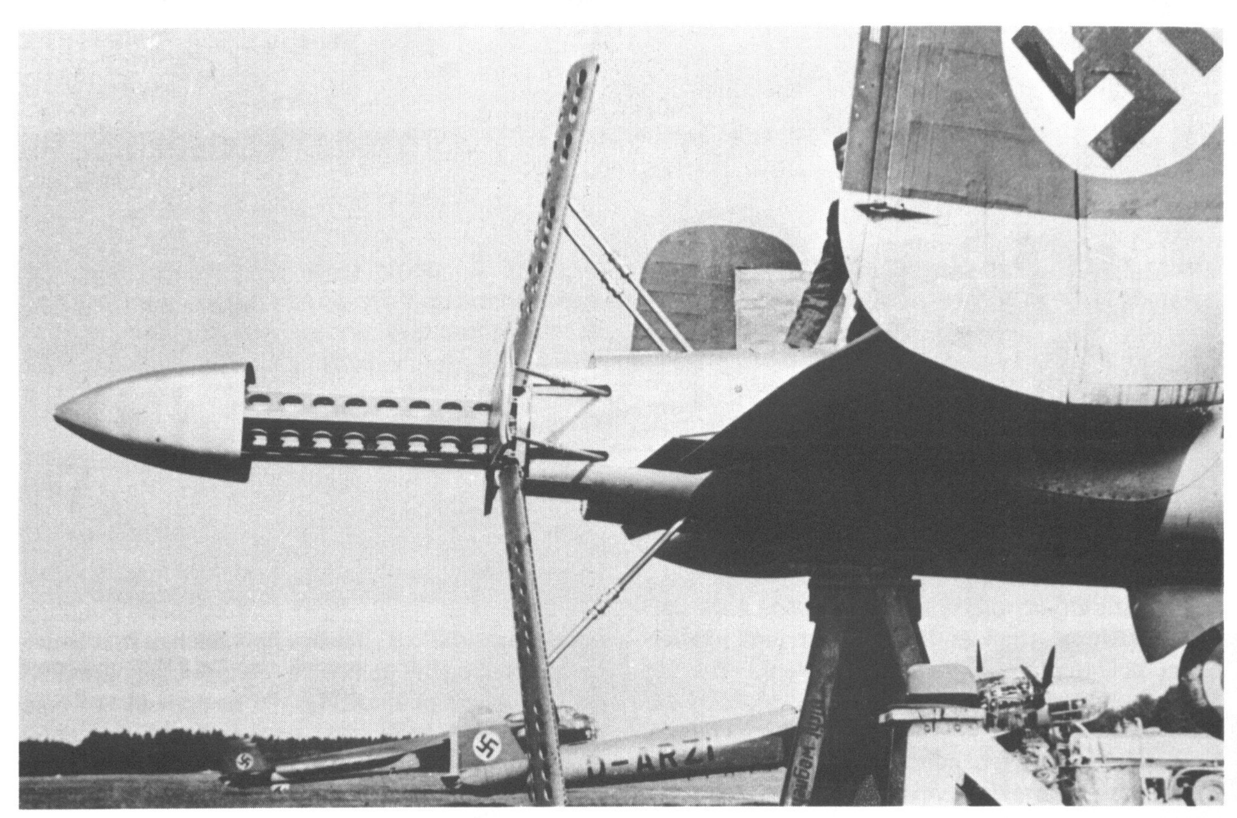
Abwurfwaffe	Do 217 E–1	Do 217 E–2
SC 50	16	16
SC 250	4	4
SC/SD 500 und SC 250	2+2	—
SC/SD 500	3	4
PC 1000	1	3
SC 1000	1	3
SC 1000 und SC 500	—	1+2
SC 1400	1	1
SC 1700	1	1
SC 1800	1	1
LMA	2	2
LMB	—	1
Torpedo F5	1	1



Im Bau befindliches Windkanalmodell der Do 217 C aus dem Jahre 1938.

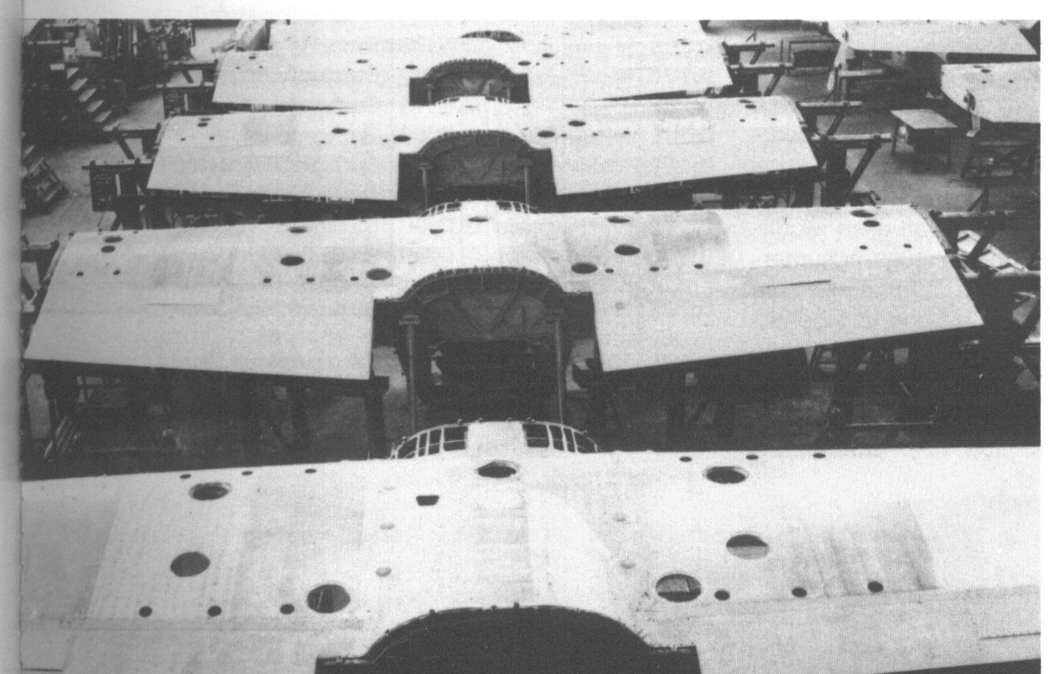


Besichtigung des Modells einer Do 217 E-2 bei der Windkanalerprobung.



Die Do 17 M–1 mit Heckbremse, dahinter die Do 17 V18, das Versuchsmuster für die Ausführung Do 217 E–2.

Werkszeichnung der Do 217 E–1 vom 3. 08. 1942 ohne die Gitterheckbremse.



Produktion der Do 217 E–1 in Wismar.

Die ersten Do 217 E-1 trugen etwas unterhalb der Kanzelverglasung kleine weiße Bezeichnungen von E1 bis E12, wodurch sich die Zugehörigkeit als »Vorserie« ausdrückte.

Die dritte Do 217 E-1, sie trug die WerkNr. 1003 sowie die Kennung DD+LC, flog erstmals am 14. 12. 1940 und ging bereits am 22. Mai 1941 in Rechlin während der Mustererprobung verloren. Die sechste E-1 wurde als Musterflugzeug mit einer neuartigen Schiebesteuerung im Werk erprobt, ehe das Flugzeug zum KG 40 kam, wo sie am 11. April 1931 als F8+HP schwer beschädigt wurde.

Die ersten 25 Do 217 E-1 trugen die Kennungen DD+LA bis DD+LZ und führten die Werknummer 1001 bis 1026.

Bis Anfang März 1941 konnten 37 der Kampfflugzeuge endmontiert und eingeflogen werden. Ein Teil davon erhielt die Funkrufzeichen TC+ZA bis TC+ZC (WerkNrn. 1027 bis 1029). Zahlreiche Dornier-Bomber der Ausführung E-1 waren schon frühzeitig für den Umbau in verbesserte Kampfflugzeuge der geplanten Baureihen Do 217 H, Do 217 P und Do 217 R vorgesehen.

Zunächst aber zog man im Sommer 1941 einen großen Teil der neuen Kampfflugzeuge für die Werkserprobung ab. So flogen in Löwental zwischen Juli und September 1941 beispielsweise die Bomber mit den WerkNrn. 1002, 1004, 1007, 1031, 1037 und 1040, um praktische Erfahrungen für die kommende Verbesserung von Bewaffnung und Bombenanlage zu gewinnen.

In Rechlin wurde die Erprobung bei der Luftwaffe, zumindest was die Ausführungen Do 217 E-1 und E-2 anbetraf, erst Ende März 1942 abgeschlossen. Versuchsmuster der Do 217, so die D-ABWC, landeten dort schon Mitte Juli 1939 zur Leistungsermittlung und für die taktische Überprüfung.

Insgesamt 34 Berichte befassen sich zwischen Juli 1939 und März 1942 minutiös mit allen wichtigen Aspekten der Einsatz- und Ausrüstungsuntersuchung, für deren Durchführung hauptsächlich die Versuchsmuster Do 217 V2 bis V7 und V11 bereitstanden. Im Laufe der Zeit gesellten sich die Do 217 E-1 (WerkNrn. 1002, 1003, 1008, 1016 und 1043) sowie mehrere Do 217 E-2 (WerkNrn. 1107, 1108, 1132 und 1143) hinzu.

Nach der Do 217 V2 mit DB 601 und der V4 mit Jumo 211 folgte am 15. 8. 1939 die Do 217 V3. Daneben liefen weitere Studien, die zusätzliche Verwendungsmöglichkeiten für die Do 217 schaffen sollten. So wurde, nach den entsprechenden Attrappenbauten, intensiv an verbesserten Gleit-, Sturzkampf- und Torpedobombern gearbeitet. Ein anderer Schwerpunkt bildete eine Ausführung als Fernaufklärer.

Diese Entwicklungen schienen besonders wichtig, da die Mustererprobung der Do 217 E-1 bis Ende 1940 keine negativen Ergebnisse zu Tage förderten.

Die Flugeigenschaften für den Horizontaleinsatz als Bomber waren, so die Werkspiloten und Testflieger der E-Stelle, vollkommen in Ordnung. Nur der Gleitangriff mit Abfangautomatik und ausgefahrener Sturzflugbremse entsprach noch nicht den strengen Anforderungen.

Dornier Do 217 – Bombenabwurferprobung

Muster	Kennung		Erste Nennung	Bemerkungen
Do 217 V5	D-ADBD	Rechlin	18.04.1941	Erprobungsflug mit 6 SC 50
Do 217 V5	D-ADBD	Rechlin	09.05.1941	Erprobungsflug mit Lotfe 7D
Do 217 V5	D-ADBD	Rechlin	12.05.1941	Erprobungsflug mit Lotfe 7D
Do 217 V5	D-ADBD	Rechlin	05.06.1941	Erprobungsflug mit Lotfe 7D
Do 217 V5	D-ADBD	Rechlin	25.06.1941	Erprobungsflug mit SEZ-Anlage
Do 217 V6	D-ADBE	Rechlin	25.09.1941	Erprobungsflug mit Lotfe 7D
Do 217 C	NF+UW	Rechlin	25.09.1941	Erprobungsflug mit Lotfe 7D
Do 217 C	NF+UW	Rechlin	27.09.1941	Erprobungsflug mit Lotfe 7D
Do 217 E	RH+EP	Rechlin	08.10.1941	Sturzflugerprobung
Do 217 E	RH+EN	Rechlin	16.10.1941	Sturzflugerprobung
Do 217 E	RH+EO	Rechlin	11.11.1941	Sturzflugerprobung mit 4 SC250
Do 217 E	RH+EO	Rechlin	28.11.1941	Sturzflugerprobung mit 4 SC250
Do 217 E	RH+EN	Rechlin	28.11.1941	Sturzflugerprobung mit 4 SC250
Do 217 C	NF+UW	Rechlin	02.12.1941	Bahnneigungsflug mit TZA und 3 SC 50 und 6 SBE 50
Do 217 E	NF+UW	Rechlin	06.01.1942	Sturzflugerprobung (4 Stürze) mit BZA 1-Anlage
Do 217 C	NF+UW	Rechlin	13.01.1942	Bahnneigungsflug mit TZA und 6 SC 50
Do 217 C	NF+UW	Rechlin	15.01.1942	Bahnneigungsflug mit 6 SC 50

Muster	Kennung		Erste Nennung	Bemerkungen
Do 217 E	RH+EN	Rechlin	26.02.1942	Sturzflugerprobung (4 Stürze) mit 4 SC 250 und BZA-Anlage
Do 217 E	BW+CW	Rechlin	14.04. — 22.04.1942	Sturzflugerprobung (11 Stürze) mit BZA 1-Anlage und SC 250
Do 217 E	BW+CZ	Rechlin	23.04. — 24.04.1942	Sturzflugerprobung (4 Stürze) mit BZA 1-Anlage und SC 250
Do 217 E	RH+EN	Rechlin	23.06 + 30.06.1942	Erprobungsflug (2 Flüge) mit Lotfe 7D und BZA 1-Anlage
Do 217 E	RH+EQ	Rechlin	23.06.1942	Erprobungsflug mit BZA-Anlage
Do 217 E	RH+EN	Rechlin	01.07.1942	Erprobungsflug mit BZA-Anlage
Do 217 E	BW+CU	Rechlin	01.07.1942	Sturzflugerprobung (4 Stürze)
Do 217 C	NF+UU	Rechlin	02.07.1942	Erprobungsflug m. Kurssteuerung
Do 217 C	NF+UU	Anklam	02.07.1942	Erprobungsflug mit Lotfe 7D
Do 217 K	RH+EI	Rechlin	03.07.1942	Sturzflugerprobung mit BZA
Do 217 K	RH+EI	Rechlin	04.07.1942	Sturzflugerprobung mit BZA
Do 217 E	RH+EN	Rechlin	05.07.1942	Erprobungsflug mit Lotfe 7D (2 Flüge)
Do 217 E	BW+CU	Rechlin	07.07.1942	Erprobungsflug mit BZA 1
Do 217 K	RH+EI	Rechlin	08.07.1942	Erprobungsflug mit BZA 1
Do 217 E	RH+EN	Rechlin	01.08.1942	Erprobungsflug mit Lotfe 7D
Do 217 E	BW+CU	Rechlin	11.08.1942	Sturzflugerprobung mit BZA 1
Do 217 E	RH+EQ	Rechlin	19.08.1942	Sturzflugerprobung mit BZA 1
Do 217 E	RH+EN	Rechlin	19.08.1942	Erprobungsflug mit Lotfe 7D und NC 50-Beladung
Do 217 K	KE+JA	Rechlin	27.08.1942	Sturzflugerprobung
Do 217 E	RH+EN	Rechlin	29.08.1942	Erprobungsflug mit Lotfe 7D und SD 70-Beladung
Do 217 K	RH+EI	Rechlin	29.08.1942	Sturzflugerprobung mit BZA 1
Do 217 K	KE+JA	Rechlin	29.08. — 31.08.1942	Sturzflugerprobung mit BZA 1
Do 217 K	RH+EI	Rechlin	29.08.1942	Sturzflugerprobung mit BZA 1
Do 217 E	BW+CV	Adlershof	07.09.1942	Erprobung des Windfahnenmastes
Do 217 K	KE+JA	Rechlin	08.09.1942	Erprobungsflug mit BZA 1
Do 217 E	RH+EN	Rechlin	10.09. — 12.09.1942	Erprobungsflug mit Lotfe 7D auf 4.000 m und 6.000 m
Do 217 E	BW+CX	Rechlin	28.10.1942	Erprobungsflug mit Lotfe 7D
Do 217 E	RH+EN	Rechlin	31.10.1942	Erprobungsflug mit Lotfe 7D
Do 217 E	RH+EN	Rechlin	09.11.1942	Erprobungsflug mit Lotfe 7D
Do 217 E	RH+EN	Rechlin	17.11.1942	Erprobungsflug mit Lotfe 7D
Do 217 E	RH+EN	Rechlin	21.11. — 26.11.1942	Erprobungsflug mit Navi 3 und Beute-Gerät MK I
Do 217 E	RH+EN	Rechlin	27.11.1942	Erprobungsflug mit Lotfe 7D und SD 1-Beladung
Do 217 E	RH+EN	Rechlin	02.12.1942	Erprobungsflug mit Lotfe 7D
Do 217 E	BW+CX	Rechlin	02.12.1942	Sturzflugerprobung (5 Stürze)

Muster	Kennung		Erste Nennung	Bemerkungen
Do 217 K	KE+JA	Rechlin	11.12.1942	Erprobungsflug mit Kurssteuerung
Do 217 E	BW+CX	Rechlin	11.12.1942	Erprobungsflug mit BZA und Kurssteuerung
Do 217 E	BW+CX	Rechlin	08.02.1943	Erprobungsflug mit BZA und EDS, dabei 4 Sturzflüge
Do 217 E	BW+CX	Rechlin	08.02.1943	Erprobungsflug mit BZA und EDS, dabei 3 Sturzflüge
Do 217 E	BW+CV	Paris-Villa-coublay	16.02.1943	Erprobungsflug mit Windfahnenmessung
Do 217	GG+PF	Cazaux	19.02.1943	Erprobungsflug mit BZA 2, dabei 3 Sturzflüge
Do 217	GG+PF	Cazaux	26.02. — 28.02.1943	Erprobungsflug mit BZA 2, dabei 13 Sturzflüge
Do 217 E	RH+EQ	Cazaux	02.03.1943	Erprobungsflug mit Lotfe 7D, 6.000 m, SD 1-Beladung
Do 217 E	RH+EQ	Cazaux	15.03. — 16.03.1943	Erprobungsflug, MG 151 Schießflüge (2)
Do 217	DN+EA	Rechlin	22.02.1944	Ballistische Beobachtungen für Lotfe 7D-Erprobung
Do 217 M	CL+UY	Rechlin	07.04.1944	Erprobungsflug mit Lotfe 7D auf 6.000 m
Do 217 M	CL+UY	Rechlin	29.04.1944	Erprobungsflug mit Lotfe 7D auf 4.500 m
Do 217 E	BW+CX	Rechlin	03.07.1944	Erprobungsflug mit Lotfe 7D und Kurssteuerung

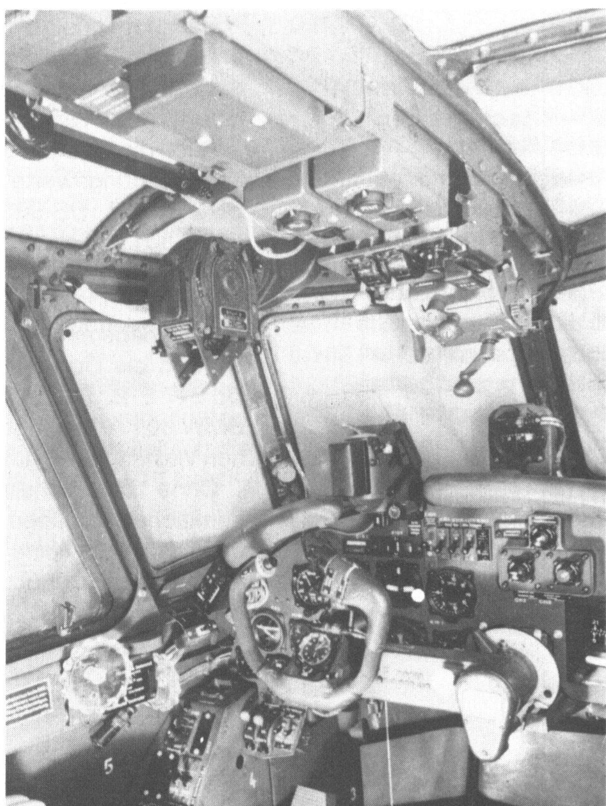
Die notwendige Verbesserung der Sturzflugbremse im Heck wurde sofort in Angriff genommen, um etwaige Verzögerungen beim Serienanlauf auf jeden Fall zu vermeiden.

Auch die bereits von den Dornier-Piloten ermittelten Leistungswerte für die Ausführungen der Do 217 mit DB 601A, Jumo 211 A/B und dem BMW 801 A hielten der unnachsichtigen E-Stellenerprobung bis auf unwesentliche Abweichungen, stand.

Mit kriegsmäßiger Ausrüstung und Bewaffnung wurden die Do 217 E-1 (WerkNr. 1002) sowie die Do 217 E-2 (WerkNr. 1132), beide waren mit BMW 801 A-1 ausgerüstet, unter wirklichkeitsnahen Verhältnissen getestet und hatten sich bewährt.

Ohne zusätzliche Abwurfbehälter unter den Außenflächen ergaben sich bei den Testflügen in 6000 m Höhe eine technische Reichweite von 2400 km, bei Benutzung von zwei 900 l fassenden

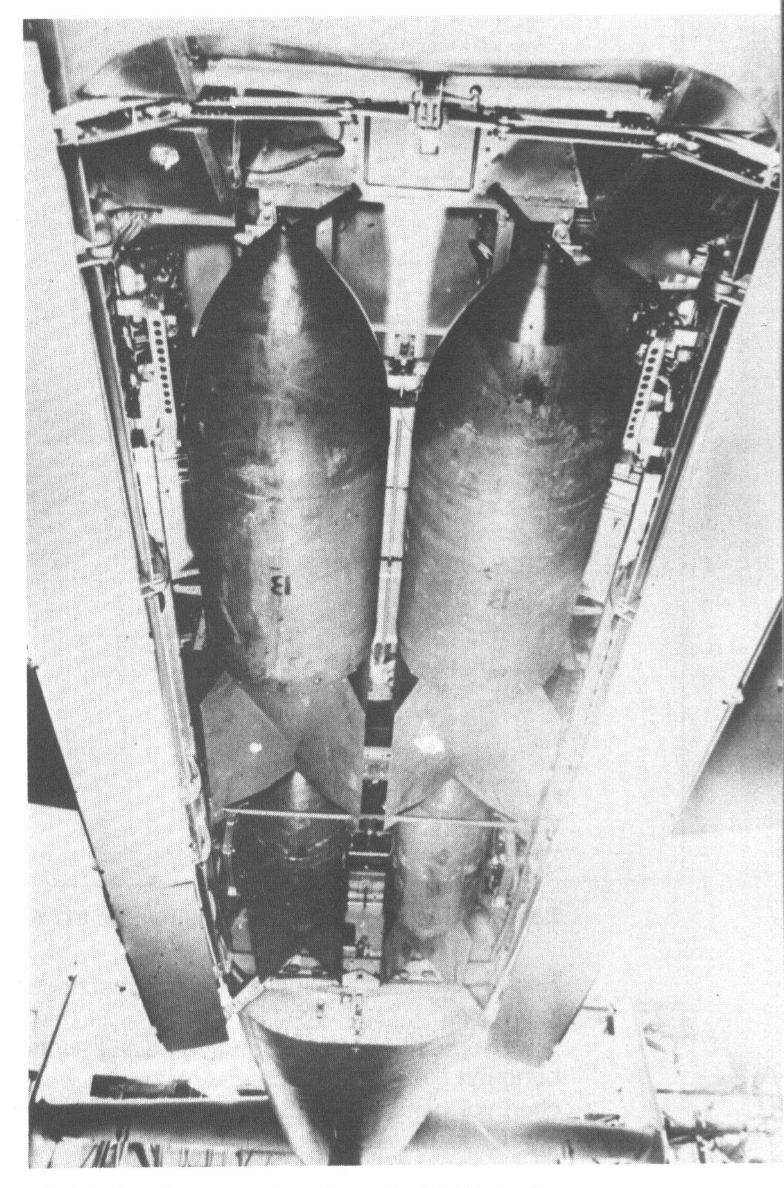
Die erste bei NDW in Wismar hergestellte Do 217 E–1 vor dem Erstflug am 1. 04. 1941 (Flugkapitän Robert Förster).



Innenansicht der Do 217 E–1.



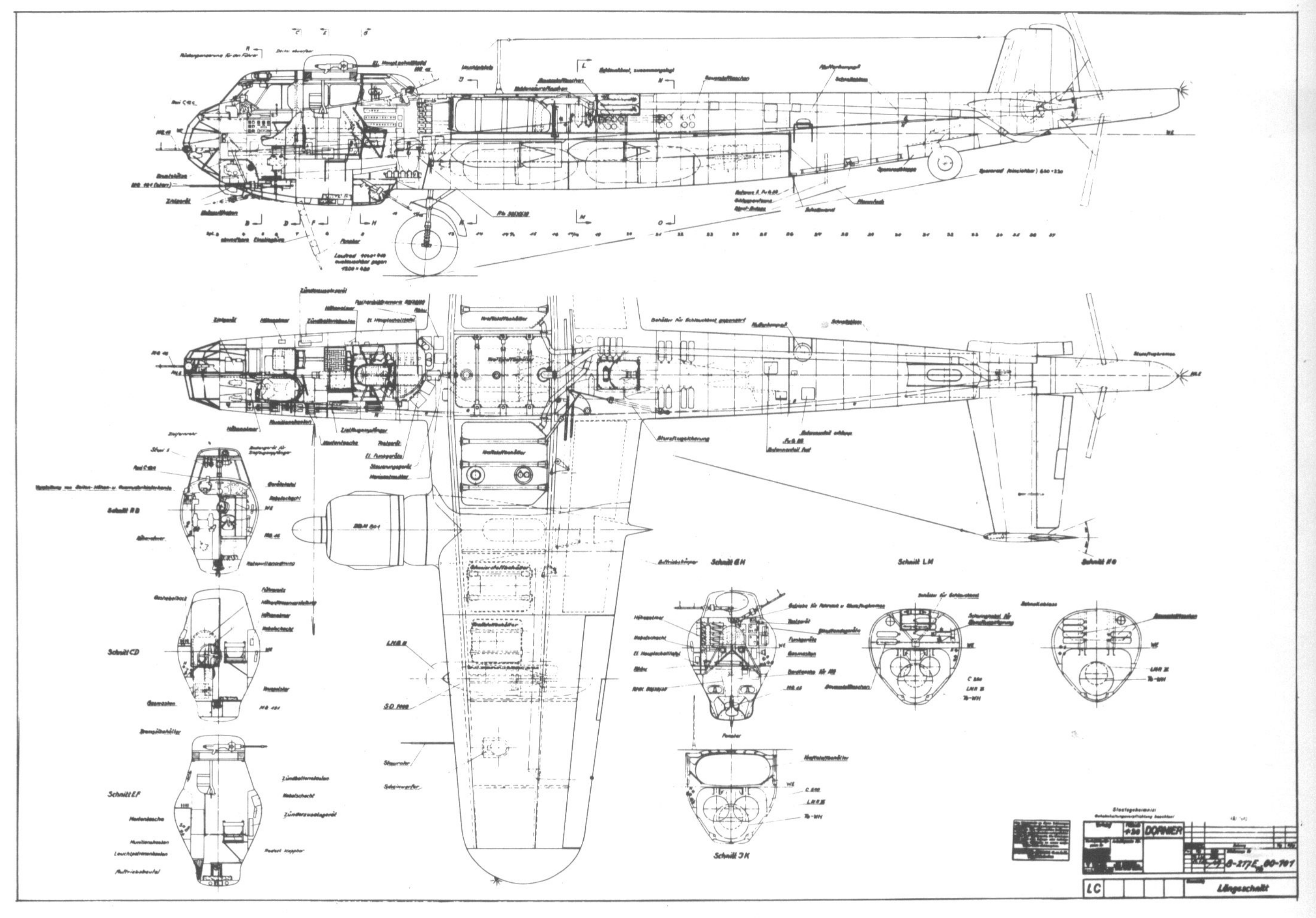
Beladeübung bei Do 217 E–1 mit einem Lufttorpedo am 28. 02. 1941.



Blick in den Bombenschacht der Do 217 E–1 mit je zwei SC 250 und SC 500.

Zusatztanks eine Flugstrecke von über 3700 km. Die mittleren Fluggeschwindigkeiten lagen dabei zwischen 385 und 485 km/h, je nach Fluggewicht und Flughöhe.

Die Triebwerkserprobung mit dem BMW 801 A-1 konnte zwar erst nach der Auslieferung der ersten Do 217-Serienmuster begonnen werden und ließ sich leider nicht bis Sommer 1942 abschließend in



Zeichnung der später nicht realisierten Do 217 E–1b mit einem MG 131 als Deckstand.

Rechlin beurteilen, zumal es oft an Ersatztriebwerken fehlte.

Im September 1941 stand auch die Grunderprobung mit Flammenvernichter-Anlagen im wesentlichen vor dem Abschluß. Flammendämpfer kamen bei vielen Einsatzmaschinen des Kampfgeschwaders 2, aber auch beim KG 40 und dem KG 100 häufig zum Einsatz.

Zu jenem Zeitpunkt näherte sich auch die Einbauuntersuchung für einen Reihenbild-Gerätesatz (Rb 20/30), der für die Do 217 E-1 gedacht war, dem Ende.

Der Rechliner Schlußbericht zur Do 217 E befaßte sich besonders mit der militärischen Ausrüstung:

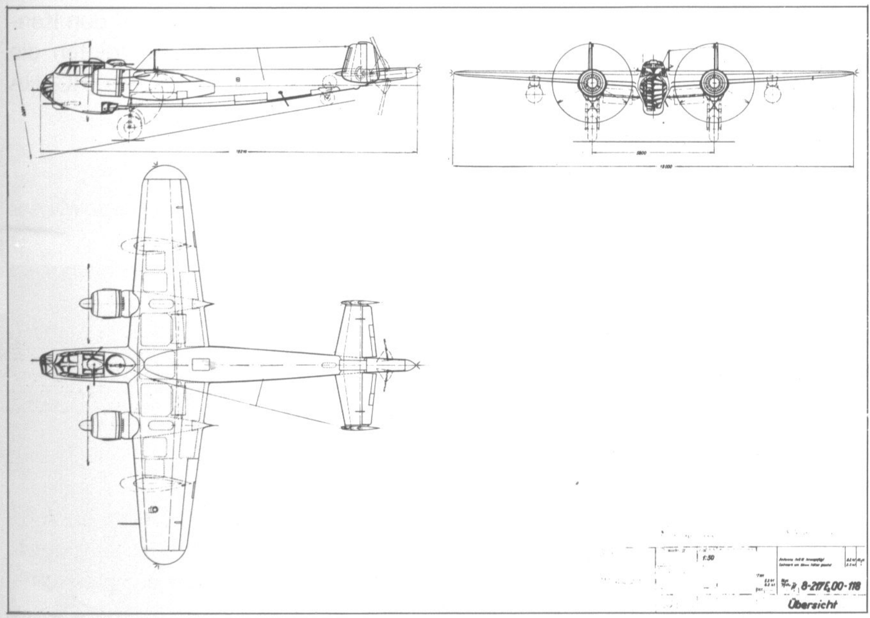
Dabei kamen die Techniker 1942 zu dem Schluß, daß der Waffeneinbau die gestellten Forderungen befriedige und auch in Form und Bedienungskomfort keine Nachteile aufwerfe.

Die FT-Anlage der beiden frühen Do 217 E stellten die Spezialisten als übersichtlich und gut bedienbar vor. Gleiches galt für die Bombenanlage und die erfolgreich verlaufene Abwurfwaffenerprobung. Eine Beladeübung ergab im April 1941 die Verwendung aller gängigen Abwurflasten im geräumigen Bombenschacht.

Die Erprobung der Starrbewaffnung wie der beweglichen Schußwaffen liefen im Frühjahr 1941 an. Die Versuche endeten, wie wohl nicht anders zu er-



Eine der ersten Do 217 E–2 (RH+EJ), Werk-Nr. 1136) während eines Meßflugs über Oberschwaben.



Zeichnung der serienmäßig geplanten Do 217 E-2 mit seitlichen Abwehrständen und Abwurftanks.



Beladeübung mit LMA unter den Flächen der ersten Do 217 E-1 (DD+LA) in Friedrichshafen-Löwental.

warten und aufbauend auf den bei der Do 17 und 215 gemachten Erfahrungen, mit einer sehr positiven Bewertung durch die Luftwaffe.

Im Juli 1941 folgten die Begutachtung des Mustereinbaus eines zusätzlichen MG 15 in der Frontverglasung des Führerraums einer Do 217 E-1 und als Versuch der eines MG 131 als rückwärtige Defensivwaffe im B-Stand. Außerdem konnte bei der Einbauuntersuchung der probehalber installierten 20 mm-Flugzeugkanone, des MG FF, am 15. 7. 1941 ein Schlußstrich gezogen werden.

Nach einer nochmaligen Überprüfung der Do 217 E-2-Ausrüstung schlossen sich der Mustereinbau einer Warmluftenteisungsanlage für die Kabine und die Höhenflossen an. Die recht umfangreiche Versuchsreihe zog sich bis Februar 1942 hin.

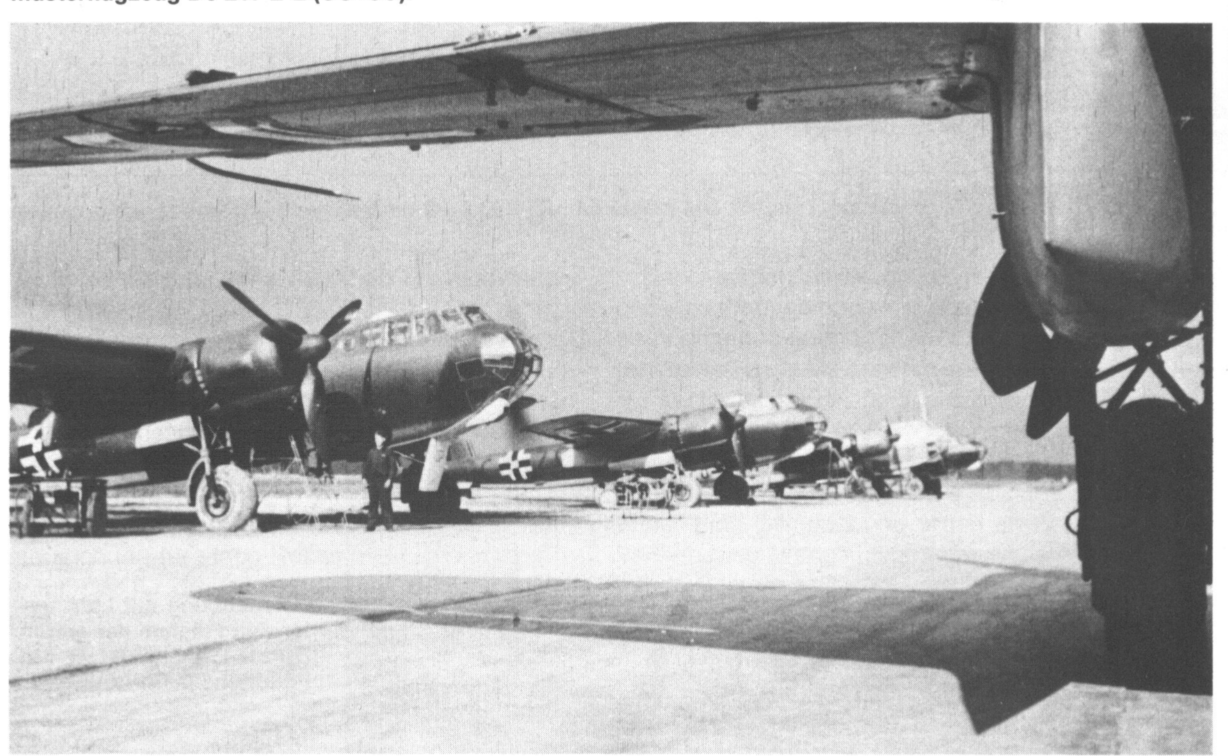
Vordringlich bearbeiten die Rechliner Ingenieure auch die Nachrüstung der Do 217 mit Heizscheiben im vorderen Kanzelbereich. Alle diese Experimente kamen den späteren Einsatzmaschinen der E-Serie, aber auch den endgültigen Ausführungen der K- und M-Baureihen sowie den Nachtjägern letztlich zu gute.

Bereits vor dem Abschluß der E-Stellen-Erprobung war die Serienfertigung der Do 217 E-2 im März 1942 angelaufen. Die später nicht nur in Friedrichshafen produzierten Bomber umfaßten die Werknummern zwischen 1101 und 1380.

Vor diesen Flugzeugen wurden die meisten zwischen Mai und September 1941 von Werkspiloten Appel, Schropp und anderen in Löwental eingeflogen und anschließend an die Truppe abgegeben, nachdem bei der Frontschleuse die militärische Ausrüstung vervollständigt worden war.

Der reinen Einsatzerprobung dienten derweil die Do 217 E-2 (WerkNrn. 1101 bis 1112 mit den Kennungen RE+CA bis RE+CL). Sodann folgten die Kennungsblöcke RH+EA bis EY sowie RC+HA bis HZ.

Frühjahr 1942 in Löwental: Hinter der achten Do 217 E-1, die TC+ZC, die später zur Do 217 RV1 wurde sowie das Musterflugzeug Do 217 E-2 (CO+JO).



Das Musterflugzeug der Ausführung Do 217 E–1 (Werk-Nr. 1006, DD+LF), dem Versuchsträger mit Schiebesteuerung.

Die Do 217 E–2 (Werk-Nr. 1136) mit voller Bewaffnung und starrem MG 151/20.

Do 217-Produktion

Monat	Jahr	Kampfflugzeuge	Nachtjäger
Dezember	1939	1	—
Januar	1940	—	—
Februar	1940	1	—
März	1940	—	—
April	1940	4	—
Mai	1940	—	—
Juni	1940	—	—
Juli	1940	—	—
August	1940	1	—
September	1940	2	—
Oktober	1940	4	—
November	1940	1	—
Dezember	1940	7	—
Januar	1941	1	—
Februar	1941	15	—
März	1941	31	—
April	1941	23	—
Mai	1941	13	—
Juni	1941	16	—
Juli	1941	37	—
August	1941	33	—
September	1941	35	—
Oktober	1941	35	—
November	1941	16	—
Dezember	1941	22	—
Januar	1942	16	—
Februar	1942	8	—
März	1942	75	8
April	1942	59	13
Mai	1942	50	35
Juni	1942	55	27
Juli	1942	55	21

Monat	Jahr	Kampfflugzeuge	Nachtjäger
August	1942	54	12
September	1942	51	13
Oktober	1942	57	14
November	1942	35	4
Dezember	1942	49	10
Januar	1943	54	23
Februar	1943	59	30
März	1943	74	17
April	1943	59	21
Mai	1943	67	20
Juni	1943	55	23
Juli	1943	56	28
August	1943	49	20
September	1943	30	25
Oktober	1943	—	—
November	1943	—	—
Dezember	1943	1	—
Januar bis August	1944 1944	Nur Umbau	

Bei der Truppenerprobung flogen auch zahlreiche Flugzeuge ab der Werknummer 1212. So beispielsweise die BK+IA, die im Sommer eine wesentlich verbesserte Sturzflugautomatik erhalten hatte und dann im November 1942 an die Truppe abzugeben war.

Als Musterflugzeug für die ständig hinzukommenden Serien-Änderungen stand den Dornier-Werken in Friedrichshafen die BK+II (WerkNr. 1220) zur Verfügung, um Einbauten praktisch zu testen. Als reine Triebwerkserprobungsträger für die BMW 801 L-2

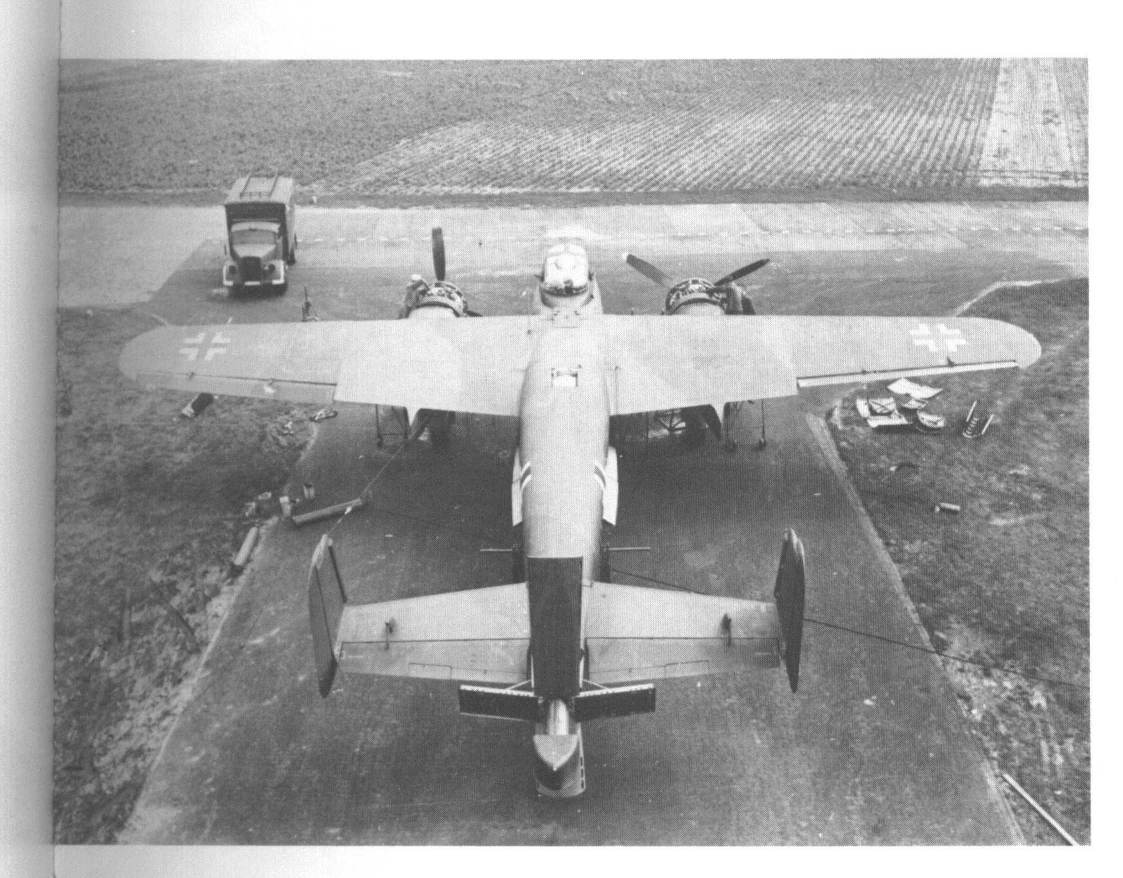
im Dauerbetrieb fungierten die Werknummern 1221 und 1228, während die Do 217 E-2 (BK+IO) hauptsächlich für Abwurfversuche mit 300 l, 900 l und 1200 l-Zusatztanks herangezogen wurde.

Daß man nicht nur kurzfristige Verbesserungen suchte, zeigten im Juni 1940 entstandene Dreiseitenansichten einer mit Gitterbremse 18,2 m langen Do 217 E-2 mit einer verstärkten Waffenanordnung. Diese bestand aus dem starren MG 151 im Bug, einem MG 15 im A-Stand und drei MG 131 in zwei separaten Drehlafetten als B1- und B2-Stand sowie im C-Stand. Die Maschine erinnert damit stark an die aus der Ju 88 E hervorgegangenen Ausführungen der Ju 188.

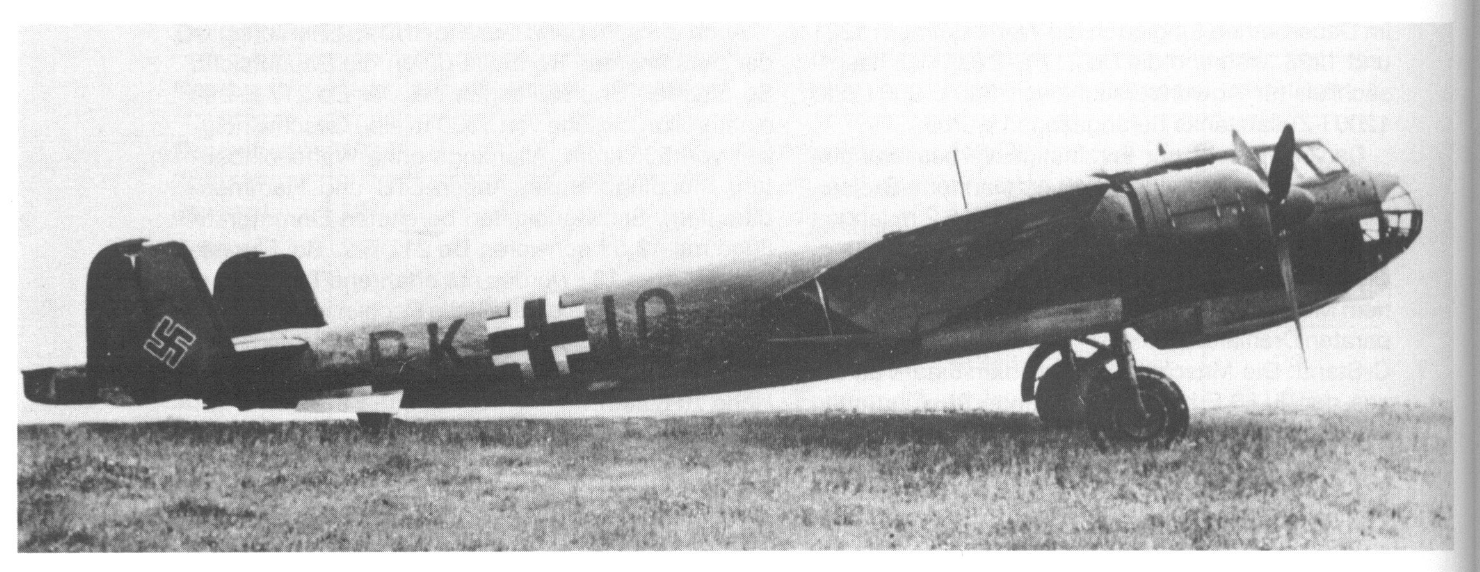
Als Absicherung gegen feindliche Sperrballon-Kabel erhielten viele Do 217 E mit der Zeit eine als Kutonase bezeichnete Trennvorrichtung.

Auch die vom Band laufenden Do 217 unterlagen der permanenten Kontrolle durch die Bauaufsicht. So ergaben Überprüfungen bei vier Do 217 E-2 in einer Volldruckhöhe von 5300 m eine Geschwindigkeit von 535 km/h. Allerdings ohne Waffeneinbauten, Sturzflugbremse, Außen-ETC und Flammendämpfern. Schwierigkeiten bereiteten Einmotorenflüge mit 12,5 t schweren Do 217 E-2. Bei Fluggewichten über 13 t wurden nur erfahrene Testpiloten, wie Boettcher von der E-Stelle Rechlin, damit fertig. Unter 12,0 t bereitete es dagegen kein Problem, den Dornier-Bomber auch mit einem BMW 801 auf Höhe zu halten.

Die Masse der Do 217 E-1 und E-2 gingen ab Spätsommer 1941 an die Kampfgeschwader 2 und 40, die vorher teilweise bereits die Do 17 geflogen hatten und sich nun von den gutmütigen Flugeigen-



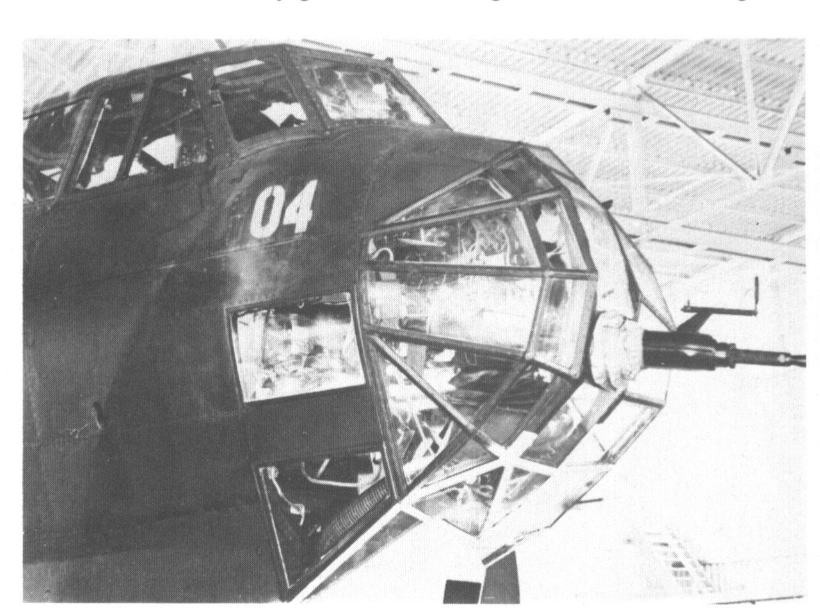
Aufgebockte Do 217 E–2 des KG 2, 1942 in den Niederlanden während der Fahrwerksüberprüfung. (BA)



Die 15. Do 217 E-2 (BK+IO, Werk-Nr. 1226), der Erprobungsträger für die BMW 801L-2-Triebwerke und Abwurfbehälter.

schaften der Do 217 ein Bild machen durften.

In den zurückliegenden Zeiten des »Blitzes« über den Britischen Inseln hatten sich die He 111 und die Do 17 Z als zu leicht, vor allem aber als zu beschußempfindlich herausgestellt. Die Defensivbewaffnung dieser Kampfflugzeuge, wie auch die der frühen Ju 88, war trotz ständiger Verbesserung und Verstärkung zur Abwehr entschlossen angreifender Feindjäger zu schwach gewesen. Die fehlenden Fernjäger taten ein übriges, daß dem Luftkrieg über



Nahaufnahme der Do 217 E-4, Werk-Nr. 5404, der vierten in Wismar gebauten E-4 mit 20 mm MG FF im A-Stand.



Hinter der Do 217 E–4 (Werk-Nr. 4396), die Do 217 E-2 (BR+IQ).



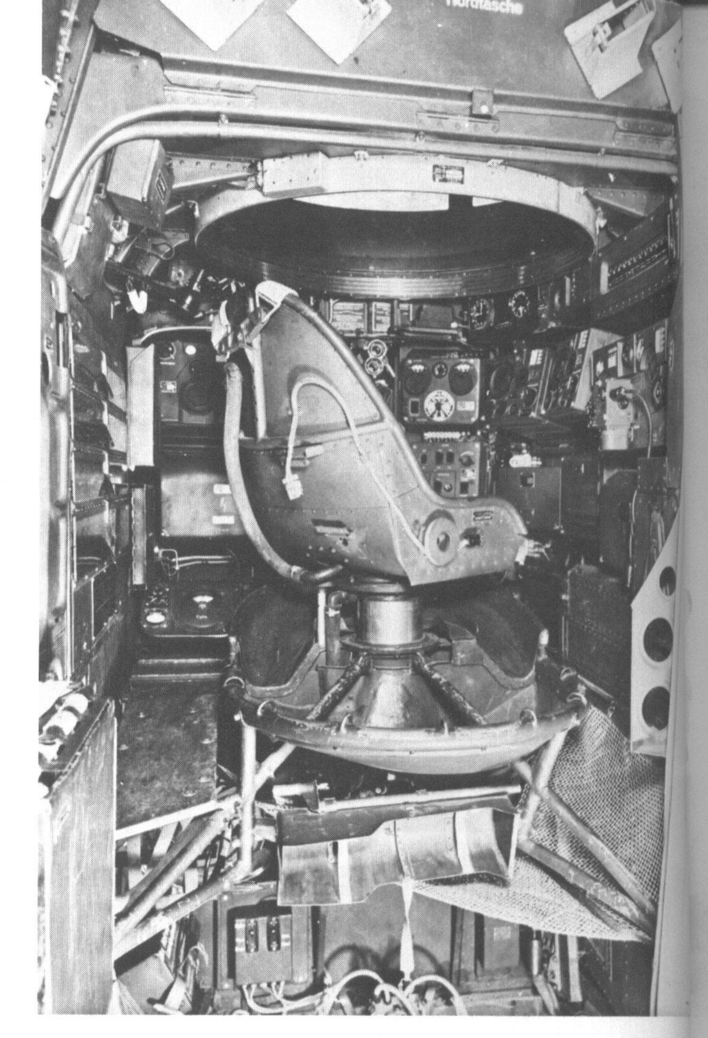
Großbritannien ein militärischer Fehlschlag war.

Taktische Fehleinschätzungen, insbesondere die Stärke der eigenen Waffenwirkung bei den späteren Nachtangriffen auf London und andere britische Zentren, aber auch das sprunghafte Wechseln der Angriffsziele bei steigenden Verlusten unter den Besatzungen, konnten für die Kampffliegerwaffe nur ungut ausgehen.

Nachdem ab 1941 Probleme bei der Neueinführung neuer Flugzeugmuster eher zur Regel wurden, ließ sich bei der Luftwaffenführung das Gefühl des Mißtrauens und der gegenseitigen Schuldzuweisung nicht mehr vertuschen.

Besonders die Probleme mit den Motorenanlagen der He 177 und bei einigen Jägern, aber auch die arge Schlappe mit der Me 210 zerstörten das Verhältnis zwischen Göring, Udet und Milch. Dies, angesichts der Ausweglosigkeit des eigenen Han-

Innenansicht des MG FF-Einbaus in der Do 217 E-4, dem Atlantikkampfflugzeug der Luftwaffe.



Der Arbeitsplatz des Bordfunkers bei Do 217 E–4 mit drehbarem Sitz.

delns, führte zum Freitod Ernst Udets am 17. 11. 1941 und einer gewaltigen Skepsis gegenüber allen neuen Einsatzmustern.

Dennoch war man 1941 im RLM fast soweit, allein in der Do 217 das Ablösemuster für die Typen He 111 und Do 17 zu sehen.

Gleichzeitig mit der Reduzierung der Ju 88 – Fertigung sollte dabei die Produktion des dringend erwarteten »Bomber B« anlaufen.

Doch zurück zur Do 217-Entwicklung, die ganz und gar auf die schnellstmögliche volle Einsatzreife für den Westeinsatz gerichtet war.

Dem Wunsch nach einer Verstärkung der Bordwaffenanlage trug Dornier schon bei der Do 217 E-2 hinlänglich Rechnung. Die vierköpfige Besatzung verfügte nun über ein MG 15 im A-Stand, je ein MG 131 in den rückwärtigen Positionen sowie zusätzlich über je ein MG 15 in Kugellafetten in den Seitenfenstern. Außer der Steigerung der Bombenlast auf nunmehr 4000 kg, was allerdings durch den Wegfall eines Teiles der Rumpfkraftstoffanlage er-

Die Do 217 E-4 (Werk-Nr. 4381), die als F8+BM bei der 4./KG 40 flog und am 4. 01. 1943 über Sussex abgeschossen wurde.



kauft werden mußte, zeichnete sich dieses Muster besonders durch den wirkungsvollen Drehturm DL 131 aus.

Bei Langstreckeneinsätzen mußten dagegen abwerfbare Tanks unter den Flächen-ETC eingehängt werden, was natürlich zu Lasten der Geschwindigkeit ging.

Die Funkanlage gliederte sich bei der Do 217 E-1 noch in die Geräte FuG X, 16, 25, PeilG V und FuBl 1. Letzteres wurde bei der Ausführung E-2 bereits durch das FuBl 2 ersetzt. Ein kleiner Teil der Maschinen erhielt zusätzlich den elektrischen Feinhöhenmesser FuG 101 der Firma Siemens, um Tiefangriffe sicherer und genauer ausführen zu können.

Für Einsätze gegen Schiffsziele, beziehungsweise immer dann, wenn mit dem Niedergehen auf dem Wasser gerechnet werden mußte, wurde der Rüstsatz R7, bestehend aus einem Viermann-Schlauchboot mit Notsender und der entsprechenden Überlebensausrüstung, eingebaut. Erst später, als mehrere Besatzungen durch das schnell absinkende Kampfflugzeug nicht mehr das gemeinsame Rettungsmittel erreichten, kamen Einmann-Schlauchboote zum Einsatz.

Bei der Do 217 E-1 waren zusätzlich noch die Rüstsätze R1 (Träger für 1800 kg schwere Abwurflasten), R 2 (Flächen-ETC), R 3 (Gerüst für sechzehn 50 kg-Bomben) und verschiedene Kraftstoff-Zusatzeinrichtungen verwendbar.

Als Sonderbewaffnung planten die Dornier-Werke in enger Zusammenarbeit mit dem die Truppe häufig besuchenden Technischen Außendienst den Rüstsatz R 20, der aus einem zwei MG 81Z umfassenden Starrwaffen-Einbau im Hecksteiß bestand.

Die schon von Versuchsmustern der Do 17 und dem vierten Prototyp der Do 217 bekannte Sturzfluggitterbremse konnte sich eigentlich nie richtig durchsetzen.

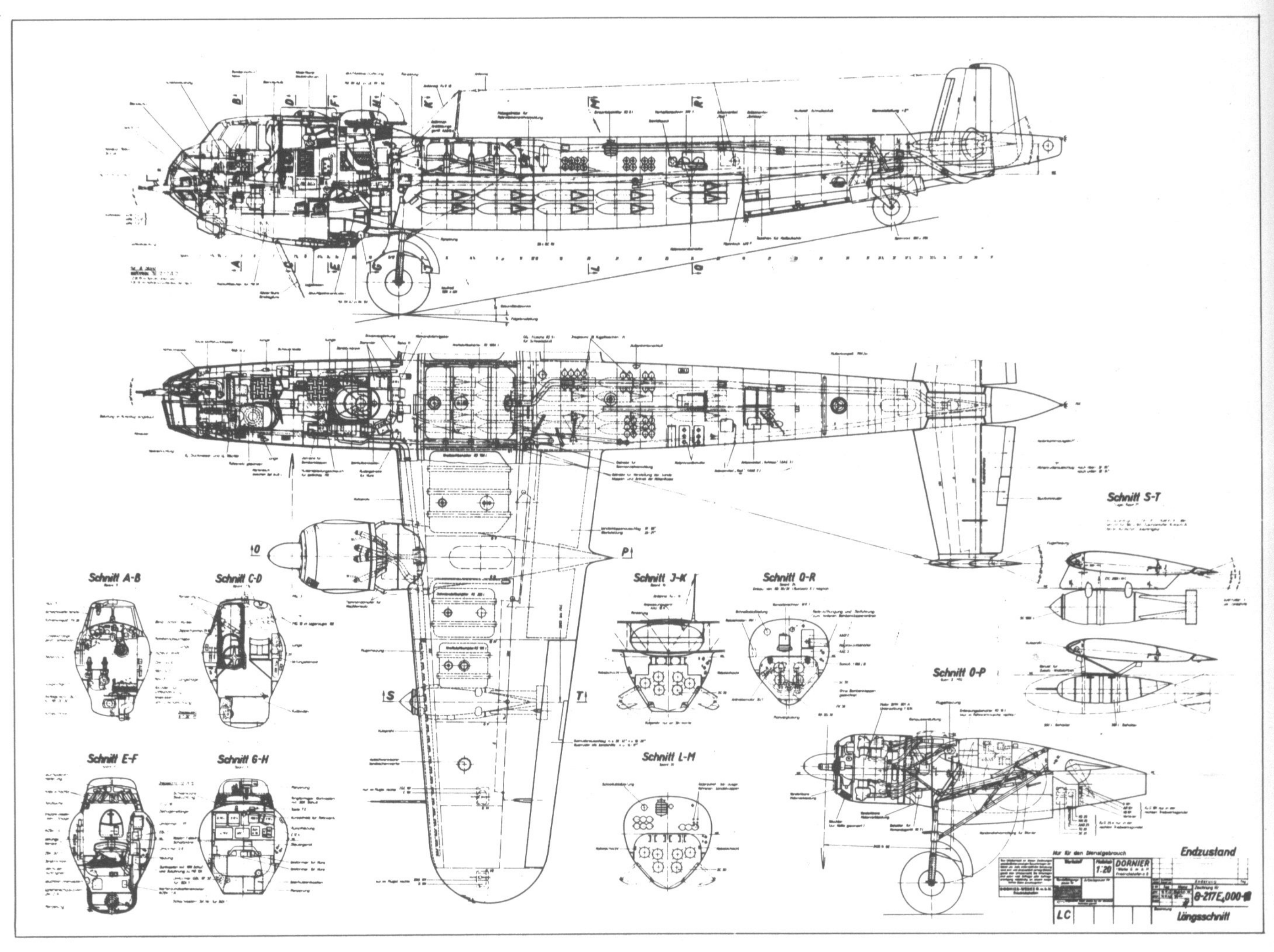
Die beim Abfangen auftretenden Kräfte führten oftmals zu einer Verformung des gesamten hinteren Rumpfteils und damit zwangsläufig zu Abstrichen bei der Flugsicherheit; natürlich auch zur vorzeitiger Materialermüdung.

Nach einer langen Besprechung über die Verbesserung der starren und halbstarren Gitterbremsen und Bremsschirme, im Mai 1941, erreichten die E-Stelle Rechlin sowie die speziell mit der Bremsschirm-Erprobung betraute Forschungsanstalt Graf Zeppelin Ende Juni 1941 ein Fernschreiben des RLM, das die Dringlichkeit aller diesbezüglichen Forschungsvorhaben genau regelte. Der Schirm als reine Sturzflugbremse war für die Baumuster Ju 88, Do 217, Bf 210, Ar 240 und Fw 191 zu untersuchen. Me Erprobt werden sollte ein Sicherheitsschirm für die He 177. Als Landeschirm war die Mitführung bei der Me 321, DFS 230, Go 242 und der Ar 232 beschleunigt zu untersuchen. Trotz der im Juni 1941 veranlaßten konstruktiven Verbesserung der Gitterbremse befriedigten die Resultate bis zum nächsten Frühjahr keinesfalls. Während der Erprobung ging in Nellingen bei Stuttgart darüberhinaus noch eine bei der Forschungsanstalt eingesetzte Do 217 E-2 (WerkNr. 0127) infolge Reifendefekts zu Bruch. Nach vorangegangenen Windkanalstudien mit verschiedenen Ausführungen eines verkleinerten Bänder-Bremsschirms folgte im Juli 1942 mit einer umgebauten Do 217 E die praktische Erprobung.

Der sich daraus entwickelnde Rüstsatz R 25, und dies zunächst nur bei den Ausführungen E-4, K-1 und M-1, später noch bei dem Nachtjägern der Typen Do 217 N-1 und N-2, brachte vernünftige Ergebnisse.

Der Bänderschirm wurde über eine Sturzflugautomatik aus- und wieder eingefahren.

Immer wieder auftretende technische Mängel und aus Gründen der Gewichtsersparnis baute die Truppe vielfach die neue Heckbremse gleich aus den werksfrischen Maschinen wieder aus. Neben allen Versuchen, die Leistungsfähigkeit der Do 217 E zu steigern, kam es auch zu einer unkonventionellen Art, Punktziele zu bekämpfen. Bei der Ju 288 sollte eine rückstoßfreie 35,5 cm-Kanone im Rumpf, bei der Do 217 E-1, einfahrbar, darunter angebracht werden. Aus der 11,25 m langen Waffe waren Panzersprenggranaten von einem Gewicht von 1470 bis 1600 kg und einem Geschoßgewicht von immerhin 700 kg – vor allem auf Schiffsziele – abzufeuern. Später dachte man daran, die Waffe im Sturzflug, aus etwa 4000 m Höhe einzusetzen und



Seitenansicht der Do 217 E-4 mit Gehängen für bis zu SC 1000-Bomben.

so außerhalb des Schußbereichs der leichten Schiffsflak zu bleiben und die eigene Besatzung nicht zu gefährden.

Die erste der ab 1939 konzipierten Offensivwaffe wurde im August und September 1940 auf dem Rheinmetall-Borsig gehörenden Schießplatz Unterlüß unter dem Rumpf einer Do 17 Z angebracht, der vorher bei den Dornier-Werken mit Meßgeräten ausgestattet worden war, um so die Belastung der später auf die Do 217 wirkenden Kräfte vorhersagen zu können.

Der erste Abschuß fand am 9. September 1940 statt. Die Zellenschäden, die durch das Gerät 104 »Münchhausen« verursacht wurden, zerstörten nicht nur die Meß- und Aufzeichnungsgeräte, sondern deformierten darüberhinaus das Do 17-Leitwerk und den hinteren Rumpf. Die Versuche sollten mit einem verstärkten Do 217-Rumpfwerk und ei-

nem um 120 kg schweren Leitwerk fortgesetzt werden.

Nachdem noch weitere 14 Schuß abgefeuert waren, kam es zur Einstellung der Gesamtentwicklung, da man sich von nachsteuerbaren panzerbrechendenen Bomben und Gleitwaffen wesentlich höhere Erfolgschancen versprach.

Aus dem Rahmen fiel auch der Einsatz der Do 217 E-1 und E-2 als Trägerflugzeug bei der Erprobung der Staustrahltriebwerke, wie sie seit 1937 entwickelt wurden.

Nachdem die Forschung von Prof. Dr. Sänger nach zahlreichen Prüfstandläufen weit fortgeschritten war, baute man ein 80 cm Staustrahlrohr auf einem Opel »Blitz«-LKW auf. Es folgten mehr als 70 Testflüge mit einem nur 50 cm durchmessenden Sänger-Rohr auf einer Do 17 Z-1. Der zusätzliche eingebaute 81 l-Tank ließ aber nur bescheidene, fünf Minuten währende Erprobungsabschnitte zu.

Der nächste Erprobungsträger wurde die leistungsstärkere Do 217 E-2 (WerkNr. 1104, RE+CD), die ab April 1941 in Löwental im Flugbetrieb stand.

Flugkapitän Paul Spremberg holte die Maschine dort ab und führte nach dem Aufbau eines 100 cm-Staustrahltriebwerkes am 6. März 1942 einen ersten Probeflug durch.

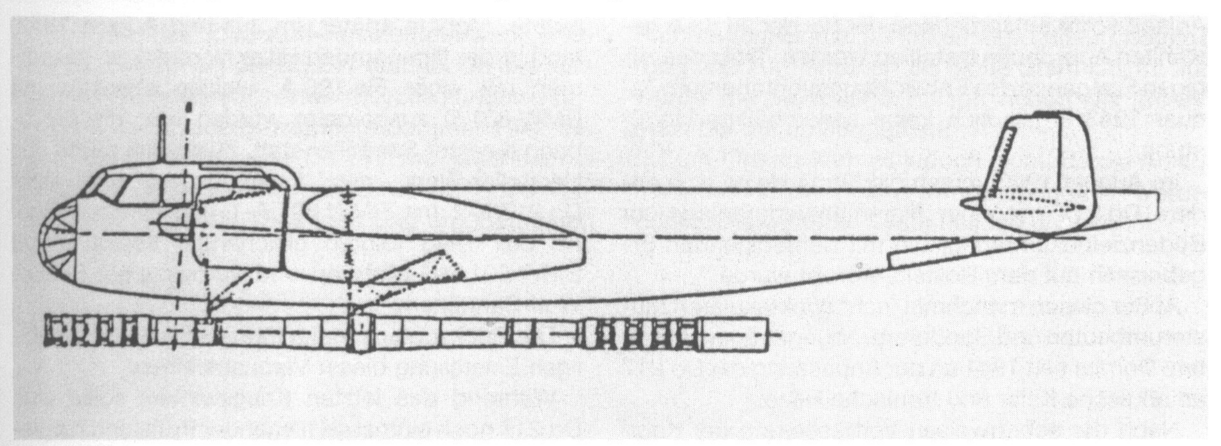
Nur 24 Stunden später glückte der erste »warme Flug« von zwanzig Minuten Dauer, den Professor Eugen Sänger selbst im Cockpit überwachte.

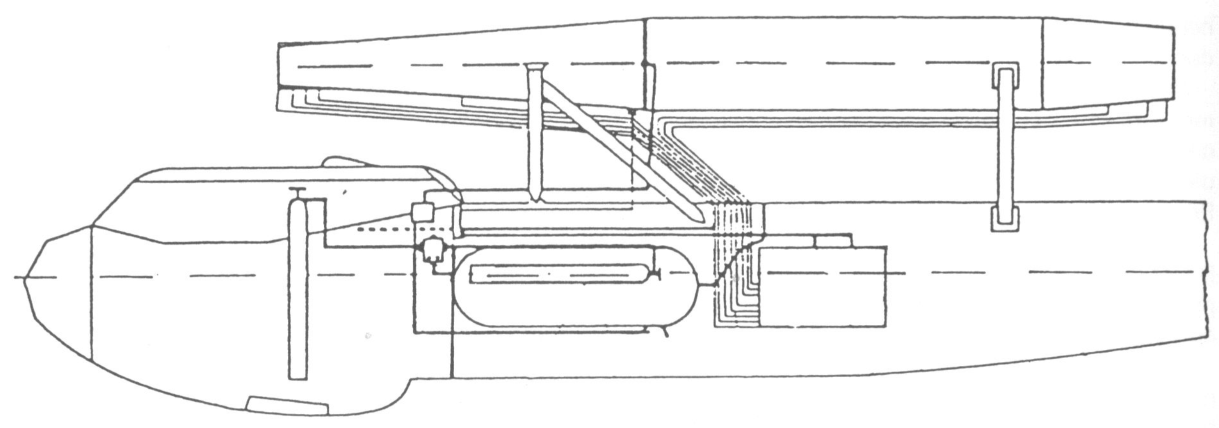
Zahlreiche Meßflüge mit Vollgasschub – bis in Flughöhen von 4000 m – schlossen sich nahtlos an. Das Höhenverhalten wurde sodann bis in 7000 m über Grund untersucht, worauf sich vergleichsweise Drossel- und Kaltflüge im gesamten Höhenspektrum anschlossen. Dabei zeigte sich, daß die Staustrahlantriebe, wie auch die Argus-Rohre, stark geschwindigkeits- und höhenabhängig waren. Dennoch ließen sich 1942 statt der sonst bei der Do 217 E-2 üblichen Geschwindigkeiten solche von fast 680 km/h erreichen. Beim achten Versuchsflug mit der RE+CD brach die Kraftstoffzuführung zum Pulsorohr, die zum Zwecke der Verbrauchsmessung durch die Kabine der Do 217 verlegt worden war. Benzindämpfe hüllten die Besatzung ein. Trotz allem erreichte der fliegerisch versierte Paul Spremberg sicher den Erprobungsplatz.

Mit zunehmender Gefährdung durch alliierte Jagdflugzeuge wurde die Erprobung von Trauen in der Lüneburger Heide nach Ainring bei Bad Reichenhall und Hörsching bei Linz verlegt.

Ende 1942 waren dort die Arbeiten in vollem Gange. Erich Klöckner führte mit der RE+CD im September 1943 mehere Testflüge mit einem aufgebauten 10,6 m langen und 1,5 m im Querschnitt messenden Hochtemperatur-Staustrahlrohr durch. Am 4. 10. 1943 ging das Flugzeug damit infolge Triebwerksausfall zu Bruch. Für die Wiederaufrüstung benötigte die DFS bis März 1944. Mit dem

Projektbezeichnung der Do 217 E-1 mit untergebautem „Münchhausen-Gerät".





Einbau der Kraftstoffanlage für die Erprobung mit Sänger-Triebwerken bei Do 217 E-1.

großen Staustrahlrohr und seinen 20.000 PS Leistung ließ sich die Do 217 bis auf 720 km/h beschleunigen. Hinter all den Versuchen mit den Sänger-Rohren standen Entwürfe einer neuen Generation von Jägern, deren Triebwerksanlagen es mit der Do 217 E-2 zu testen galt.

Ende August 1944 mußten die Meß- und Erprobungsflüge vorzeitig abgebrochen werden, da mit einem baldigen Abschluß keinesfalls zu rechnen war.

Die Reihe an Erprobungsflugzeugen war damit noch nicht beendet: Ein wichtiges Vorhaben war der Mustereinbau eines FuG 200 »Hohentwiel«, das zur Schiffssuche Verwendung fand. Eine Do 217 wurde dazu nach Staaken zur DLH-Werft überführt. Die Anlage sollte entsprechend der bei der Ju 88 A gewählten Anordnung installiert werden. Trotz des zügigen Fortgangs des Entwicklungsvorhabens im Januar 1943 ergab sich keine serienmäßige Umrüstung.

Im August 1943 versah die Firma Heine eine andere Do 217 mit einer Flammenwerferanlage zur Bodenzielbekämpfung, die mit befriedigenden Ergebnissen auf dem Rollfeld erprobt wurde.

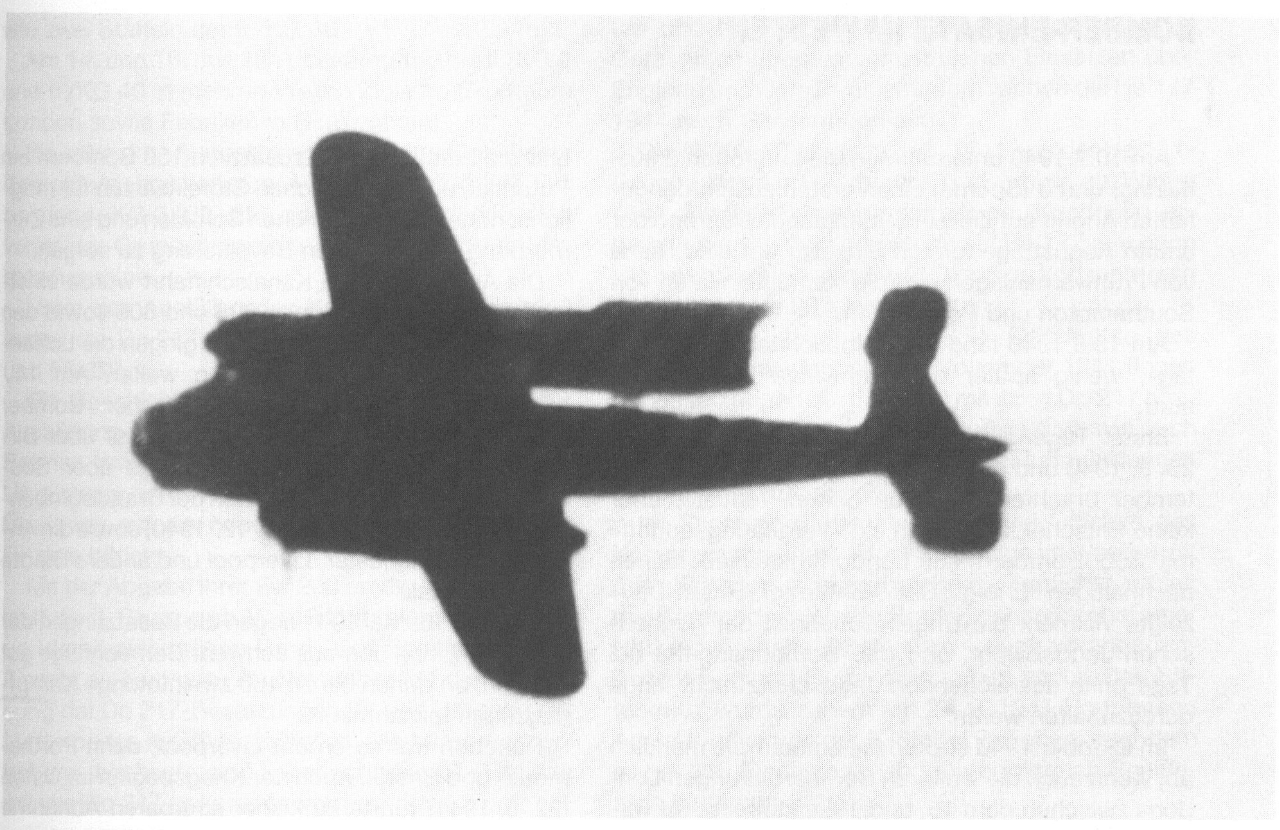
Außer diesen manchmal recht spektakulären Musterumbauten und Sondererprobungsträgern arbeitete Dornier seit 1941 an der Anpassung der Do 217 an arktische Kälte und tropische Hitze.

Nach der schrittweisen Verbesserung der Kabinenheizung und Sichtscheibenenteisung bereitete man sich im Sommer 1942 auf den späteren Einsatz der Dornier-Kampfflugzeuge im russischen Winter vor. Auf den Zeichenbrettern entstand eine Do 217 auf Skiern, die an verstärkten und wegen der Luftschrauben erhöhten Fahrgestellen angebracht waren.

Schon vorher, zwischen Januar und April 1942, brachte ein modifiziertes Serienflugzeug in Dorpat/Estland bei bis zu -25°C die sogenannte »Arktis-Erprobung« mit gutem Ergebnis hinter sich. Besonders galt es zu überprüfen, ob die herkömmlichen Kaltstartverfahren beim BMW 801 A-1 ausreichten, oder aber, ob Fremdstarthilfe, sprich Batterie-Unterstützung, in Anspruch genommen werden mußte. Monate später, im Juli und August 1942, fand in der flimmernden Hitze Nordafrikas, zusammen mit einer Fw 190 A, welche ebenfalls mit BMW 801 D ausgerüstet worden war, die Erprobung diverser Sandfilter statt. Zusätzlich prüfte das Hersteller-Werk das Leistungsspektrum einer Do 217 E-2 mit BMW 801 A-1 und GM 1-Anlage. Ab Juli 1943 folgten gleichartige Versuche mit BMW 801 MG-Motoren und verbesserten Focke-Wulf-Sandfiltern.

Der Rückzug aus Afrika führte schließlich zur völligen Einstellung dieser Versuchsreihen.

Während des letzten Kriegswinters sollte eine Do 217 noch einmal als fliegender Prüfstand fungie-



Erprobung des 20.000 PS Triebwerks auf der Do 217 E-2 (RE+CD) in Hörsching (16. 09. 1943–30. 08. 1944).

ren: Es galt das Mustererprobungsprogramm für die Ju 248 (Me 263) beschleunigt durchzuführen, indem man das Zweistoff-Raketentriebwerk 109-509C praktisch mit der Do 217 testete. Ob das Vorhaben 1945 noch realisiert wurde, blieb unbekannt.

Nicht weiterverfolgt wurde im Sommer 1942 bereits der Versuch, eine Do 217 mit jeweils zwei As 014-Pulsotriebwerken auszurüsten. Erste Versuche fanden Ende 1941 statt und ergaben einen Geschwindigkeitszuwachs von nahezu 80 km/h. Im Januar und Februar 1942 lief die Erprobung in zwei Richtungen: Einmal als kurzfristige Leistungssteigerung und zum anderen als bloße Starthilfe. Im Juni wurde die vierrohrige Anlage neben der Do 217 auch bei der Ju 88 geplant.

Zum Einsatz kam es jedoch nicht, da die Anlage nur innerhalb der Reichsgrenzen mitgeführt werden durfte. Die weiteren Tests blieben unbekannt.

BOMBER-EINSATZ IM WESTEN

Am 10.7.1940 unternahmen die Luftflotten 2 (Keßelring) und 3 (Sperrle) einen ersten zusammengefaßten Angriff auf Ziele in Südengland. Während der ersten Augusttage folgten Einsätze auf eine Reihe von Frühwarnanlagen und die wichtigen Häfen von Southampton und Portsmouth.

Am 13.8.1940 fand der vielbeschriebene »Adlertag«, wenig später der »schwarze Donnerstag« statt.

Erste Tagangriffe auf Groß-London am 24./25. 8. 1940 und erstmals in der Nacht zum 6. September brachten für beide Seiten Verluste, aber keine Entscheidung. Auch ein »Vergeltungsangriff« mit 300 Bombern auf London hinterließ keinen nachhaltigen Erfolg. Der »Battle of Britan-Day« zeigte vielmehr die Ungebrochenheit der gegnerischen Jagdabwehr, und daß Bombenangriffe bei Tage ohne ausreichenden Jagdschutz nicht lange durchzuhalten waren.

Im Oktober 1940 ebbten die Luftkämpfe merklich ab, wenn auch die weiteren Bombardierungen Londons zwischen dem 15. und 19. Oktober recht wirkungsvoll scheinen mochten.

Trotz der hohen Verluste, die die Luftflotte 2 erlitt, befahl das OKL die Angriffe noch fortzuführen. Gleichzeitig stellte die Luftflotte 2 mit 50 Maschinen und die Luftflotte 3 mit zusätzlich 150 Bombern ein Potential, um in nächtlichen Störeinsätzen für möglichst hohen wirtschaftlichen Schaden und eine Zermürbung der britischen Bevölkerung zu sorgen.

Die Angriffe auf die Kanalschiffahrt wurde einstweilen den Kampfgruppen 606 und 806 sowie den Stukastaffeln übertragen. Damit gingen die Luftangriffe fast ohne Unterbrechung weiter. Am 14./15. 11. 1940 erschienen die deutschen Bomber nachts über Coventry, fünf Tage darauf über Birmingham und am Ende des Monats über Southampton. Im Dezember setzten der Brandbombeneinsatz gegen London (8./9. 12. 1940) sowie die Angriffe auf Manchester, Liverpool und andere Städte traurige Fanale.

Bis zum 16. Mai 1941 flogen die Besatzungen der Luftflotte 2 drei überaus schwere Bombenflüge auf London, an denen bis zu 460 zweimotorige Kampfflugzeuge teilnahmen.

Daneben traf es erneut Liverpool, dann Porthsmouth und Bristol. Auch der Kriegsbeginn im Osten (22. 6. 1941) führte zu keiner spürbaren Abnahme der deutschen Flugtätigkeit über Großbritannien.

Ab März begann in Achmer und auf anderen Plätzen die Umschulung der II./KG 2. Wenige Monate später, im Juni 1941 folgten die I. und III. Gruppe so-



Do 217 E-1 der 5./KG 40 (F8+GN, Werk-Nr. 1209), die am 2.10.1941 vermißt wurde.

wie zwei Staffeln der II./KG 40.

Am 14. und 16. Juli 1941 bekämpften die II./KG 2 und II./KG 40 in mehren Wellen Ziele im Großraum London sowie Fabriken in Birmingham.

Bis zum 21. August gingen bereits fünf dieser Kampfflugzeuge verloren. Außer je einer Do 217 E-1 bei der 4./KG 2 (U5+EM) und der 6./KG 2 (U5+GN) verlor der Gruppenstab der II./KG 2 die dritte Einsatzmaschine.

Unter den Ausfällen des Kampfgeschwaders 40 waren die Do 217 E-1 mit den Kennungen F8+EC und F8+BP.

Die Geschichte dieses Verbandes hatte mit der Ausbildung von Besatzungen der I./KG 40 im Raum Bremen am 1. 11. 1939 begonnen. Es folgte die Umrüstung auf Fw 200 im April 1940, die bis zum Übergang auf die neue He 177 das Rückgrat der Gruppe bildeten.

Mit der Abgabe ihrer Fw 200 an die III./KG 40, erhielt die II. Gruppe ab Mai 1941 ihre ersten Do 217, um damit aktiv gegen Land- und Schiffsziele zum Einsatz zu kommen. Ab November lief die Einweisung der Do 217-Besatzungen für den Umgang mit Lufttorpedos in Grosseto/Italien. Die Mühe war vergebens, bis heute sind keine scharfen LT-Einsätze mit der Do 217 bekanntgeworden.

Kurz nach der Unterstellung der II. Gruppe unter das Kommando des »Angriffsführers England« verließ diese den Geschwaderverband und wurde als II. Gruppe dem Kampfgeschwader 2 eingegliedert. Ab Sommer 1943 stellte man die Gruppe auf He 177 um und begann mit der Gleitwaffen-Schulung in Garz. Nach überaus verlustreichen Einsätzen über England und dem Invasionsraum wichen die He 177 1944 nach Gardermoen aus.

Die III./KG 40 ging am 1. 1. 1941 aus der He 111-Gruppe der I./KG 1 hervor und erhielt ab Winter 1941 Fw 200-Fernkampfflugzeuge. Kurzfristig arbeitete man an der Umrüstung auf He 177, um dann alle noch verfügbaren Fw 200 dort zu konzentrieren und mit der Hs 293 auszustatten.

Soweit in kurzen Zügen die Geschichte des Kampfgeschwaders 40. Bis November 1941 flogen die Besatzungen der II./KG 40 mit ihren Do 217 häufig über dem Kanal und bekämpften dort, wie auch auf den Gleitzugwegen und den Flußmündungen die britische Küstenschiffahrt.

Im September 1941 wurden zwei Offiziere des Kampfgeschwaders 2 für ihre Erfolge im Westen mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Zunächst erhielt der Kommodore Walter Bradel, der später bei einer Notlandung nahe Amsterdam – nach vorangegangenem England-Flug – sein Leben verlor. Das Ritterkreuz wurde zudem am 24. 9. 1941 Hauptmann Alfred Kindler von der 6. Staffel verliehen, nachdem er bei 230 Einsätzen mehrfach erfolgreich Schiffsziele bekämpft hatte.

Am 12. Oktober kam es zum 40-Bomber-Angriff auf Hull, Newcastle und den Schwerpunkt Manchester. An jenem Tag landete die Do 217 E mit der Kennung U5+DN von der 5./KG 2 nach einem Aufklärungsflug über See irrtümlich in Lydd/Kent und



In Soesterberg entstand diese Aufnahme dieser Do 217 E-2 der II./KG 40.

Zwischen dem 14. 08. 1941 und 4. 03. 1942 versenkte die Besatzung Albert Hain drei Schiffe und beschädigte ein weiteres (Werk-Nr. 1175, KG 2).

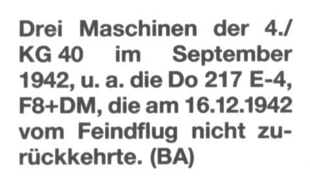


wurde bei der Notlandung nur geringfügig beschädigt.

Die erste Do 217 E-2 büßte das Kampfgeschwader 40 am 10. 1. 1942 beim Kampfeinsatz auf Liverpool und Merseyside ein. Die Besatzung von OFw Paul Wolf blieb mit der F8+IN von der II. Gruppe vermißt. Vier Tage später ging auf dem Einsatzplatz Schipol die erste Do 217 E-2 der III./KG 2, die WerkNr. 1153, mit 50% zu Bruch.

Im Januar 1942 verlor die III. Gruppe des Holzhammer-Geschwaders gleich acht ihrer Dornier-Bomber, von denen fünf nicht vom Feindflug zurückkehrten. 14 Do 217 mußten im Februar abgeschrieben werden, neun gehörten zum KG 2, drei zur 4. bis 6. Staffel des KG 40. Der Gruppenstab der III./KG 2 mußte die U5+AD sowie die U5+BD abschreiben. Die Besatzungen von OLt. Eckert und Lt. Roosen blieben verschollen; ein drittes Flugzeug, die F8+GP, wurde in Soesterberg reif für den Werftzug (schwere Instandsetzung). Zwischen dem 1. und 27. März 1942 fielen weitere sechs Do 217 aus. In der Nacht zum 29. März 1942 schlug die Royal Air Force massiv zurück. Bomberverbände griffen fast alle Einsatzhorste und Liegeplätze der Luftflotte 2 an. Wenn auch zwölf britische Maschinen von Flak





Drei Maschinen der 4./KG 40 im September 1942, u. a. die Do 217 E-4, F8+DM, die am 16.12.1942 vom Feindflug nicht zurückkehrte. (BA)

und Nachtjägern erfolgreich bekämpft werden konnten, der angerichtete Schaden war beträchtlich.

Wenige Tage später, am 5. April 1942, glückte einer »Beaufighter«-Besatzung ein erster Abschuß mit Hilfe des AI Mark VII-Radars. Die Do 217 E-2 von Unteroffizier Fritz Meyer von der III./KG 2 wurde in ihrer WerkNr. 1172 über der Themse vernichtend getroffen und galt lange als vermißt.

In den ersten 22 Apriltagen verloren die Kampfgeschwader 2 und 40 über 15 Flugzeuge der Baureihen E-1 bis E-4, von denen einige bereits beim Start oder bei der Rücklandung in Soesterberg ausfielen.

Die II. Gruppe des Kampfgeschwaders 40 mußte zeitweise gleich auf neun Bomber verzichten, die alle leichte Beschädigung durch feindliche Flak davontrugen oder aber Fahrwerks- und Motorendefekte aufwiesen, die allesamt leicht zu reparieren waren.

Mit dem nächtlichen Bombenangriff auf Exeter in der Nacht zum 23. 4 .1942 begann für die deutschen Besatzungen eine Reihe von »Vergeltungsangriffen«. Als Grund nannte man die Bombardierung der alten Hansestadt Lübeck.

Die Luftwaffe setzte dazu 40 Do 217 des KG 2, die Ju 88 der Kampfgruppe 106 und die He 111 der I./KG 100 ein. Bis auf eine einzelne Maschine, die den Weg nach Exeter fand, scheint der Angriff jedoch gründlich mißlungen zu sein.

Dafür wurden die britischen Nachtjäger von Einsatz zu Einsatz gefährlicher. Eine Do 217 erhielt Treffer von einem Jäger der 604th Squadron. Der Bomber, eine Do 217 E-4 von der 6./KG 40, die mit wenigen Maschinen ebenfalls den Angriff mitflog, schaffte es gerade noch bis nach Soesterberg, wo sie (F8+AP, WerkNr. 5368) notlanden konnte.

Am 25./26. 4. 1942 wiederholte man den Exeter-Einsatz mit 25 Kampfflugzeugen, die erstmals mit den neuen Abwurfbehältern des Typs AB 500 mit Brandbombenfüllung bestückt waren.

In den darauffolgenden Aprilnächten wurden die »Baedecker-Raids«, wie diese bald in England genannt wurden, gegen die Stadtzentren von Bath, Norwich und York fortgesetzt.

Meistens gingen zwischen 60 und 70 der zweimotorigen Bombern an den Start.

Der Nachteinsatz auf York am 28./29. 4. 1942 kostete die Luftwaffe wieder drei Do 217, von denen zwei der 5./KG 40 auf dem Flugplatz Soesterberg zusammenstießen und stark beschädigt wurden. Die Dornier mit der Kennung U5+QP blieb vermißt. In jender Nacht wurde, wenn auch erfolglos, das neue englische Nachjagdverfahren »Turbin light« erprobt.

Eine »Havoc« der 1459th Flight mit starkem Suchscheinwerfer und eine »Hurricane» versuchten eine Do 217 zum Absturz zu bringen. Die von der »Havoc« ausgeleuchtete Dornier verschwand jedoch in der pechschwarzen Nacht.

Im Mai 1942 führten die mit Do 217 E ausgestattete Stabsstaffel sowie die I. und III./KG 2 weiter ihre »Vergeltungsangriffe« durch.

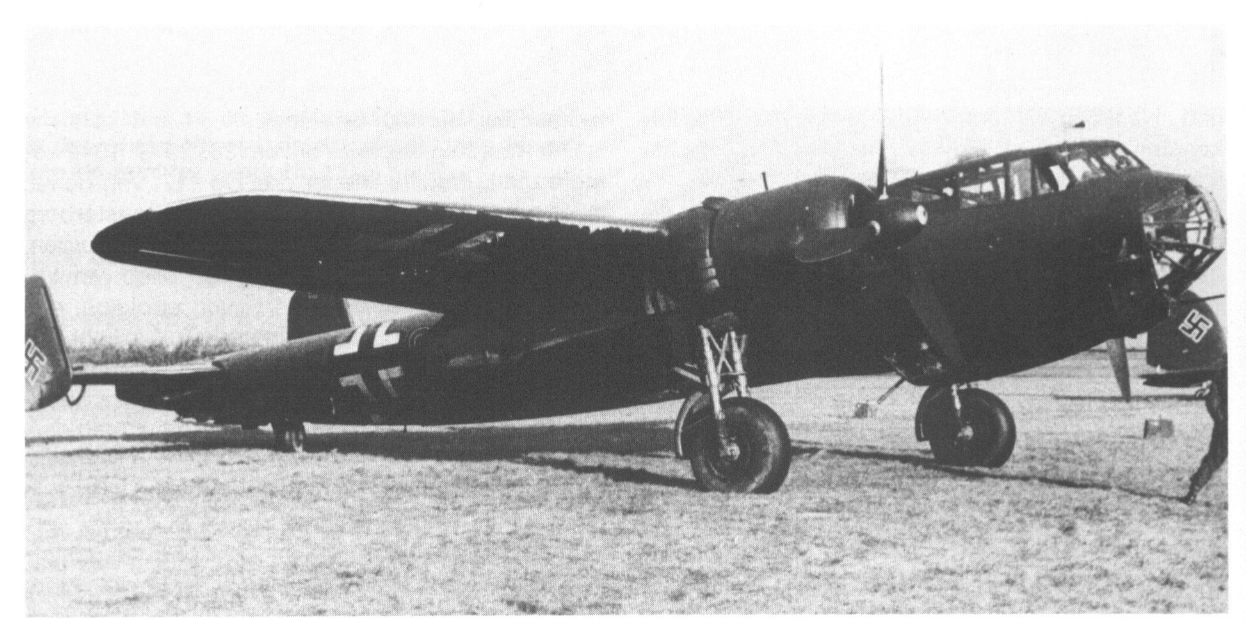
Soweit die recht negative Stellungnahme von Oberst Peltz, dem entgegen standen viele eher zuversichtliche Wertungen manch einer fliegenden Besatzung, die der Robustheit der Do 217 ihr Leben mit verdankte. Darüberhinaus gab es keine Möglichkeit, vorläufig die Dornier-Bomber im Westen zu ersetzen.

So flogen die Besatzungen der Kampfgeschwader 2 und 40 weiterhin bewaffnete Aufklärung über England und griffen den Schiffsverkehr im Kanal und dem östlichen Atlantik an.

Zwischenzeitlich stand für das Kampfgeschwader 2 das Kugellagerwerk bei Chelmsford auf dem Programm, ehe die Bomber am 20. 7. 1942 wie schon so oft gegen im Kanal gemeldete Schiffe aktiv wurden. Die gegen das Werk eingesetzten Besatzungen verfehlten ebenso ihr Ziel wie die elf Bomber, die die Seeziele nicht ausmachen konnten.

Zwischen dem 18. und 31. Juli 1942 erlitt die Luftflotte 2 zusätzliche zehn Verluste von Dornier-Bombern. So stürzte am 24. 7. 1942 Hauptmann Marten mitsamt seiner Besatzung in der U5+FR (Do 217 E-4) ab.

In der Nacht zum 26. 7. 1942 luden 22 deutsche Bomber zwischen 700 und 1500 m Höhe mit 22,4 t Spreng- und 5600 Brandbomben über Middleborough ab. Diesmal kamen die englischen Nachtjäger nicht zu Schuß.



Do 217 E-2 des KG 2 mit provisorischem Nachtanstrich auf den Rumpfunterseiten.

24 Stunden später galten zwei Nachtangriffe der schon häufig bombadierten Industriestadt Birmingham, deren Fabriken die Junkers- und Dornier-Bomber magisch anzuziehen schienen.

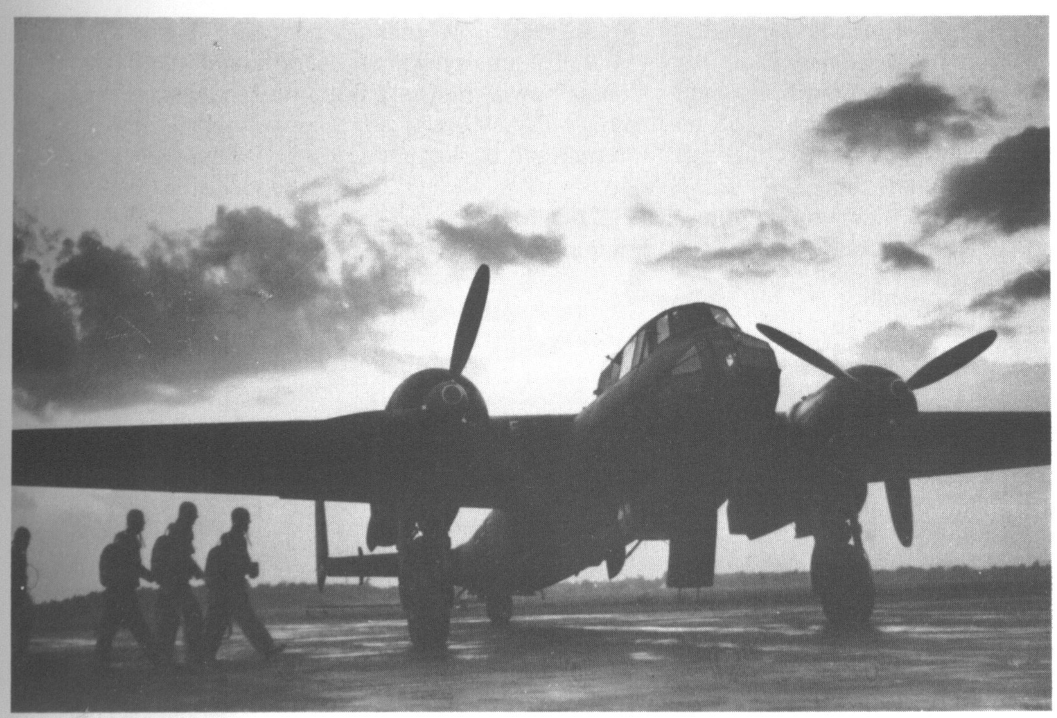
Während der zehn ersten Augusttage standen zunächst die bewaffnete Aufklärung und Einzelangriffe im Vordergrund des Kampfgeschehens; außerdem bildeten Bombenwürfe auf Aberdeen, Nottingham und den Hafen von Ipswich einen zweiten Schwerpunkt. Doch die englische Luftverteidigung schlief keineswegs. Gleich sieben Do 217-Besatzungen, drei vom KG 2 und vier vom benachbarten KG 40 erreichten ihren Heimathorst nicht mehr. Mitte des Monats setzte eine Serie von Nachtangriffen ein:

Erneut hatten sie Ipswich, den Flugplatz von Nottingham und Great Yarmouth zum Angelpunkt. 50 Kampfflugzeuge, von denen allerdings nur die Hälfte ihr Ziel fanden, starteten in der Nacht zum 20. 8. 1942 in Richtung Portsmouth.

Einen Tag zuvor waren – unter starker Flottenabsicherung – britische und kanadische Truppen in Dieppe gelandet. Englische Bombardierungen der Liegeplätze der über 110 in Soesterberg, Deelen und Eindhoven sowie in Gilze-Rijen stationierten Do 217 und Ju 88, ferner auf die Einsatzhäfen in Creil, Beauvais, Chartres und Chateaudun galten als wesentlicher Bestandteil für ein Gelingen der Landeoperation. Daneben sollten die Horste der Jagdgeschwader 2 und 26 Ziele von gezielten Feindangriffen werden.

Eine Do 217 E-2 der 6./KG 40 (F8+KP) rollt im Frühjahr 1943 zum nächtlichen Einsatz über England. (BA)

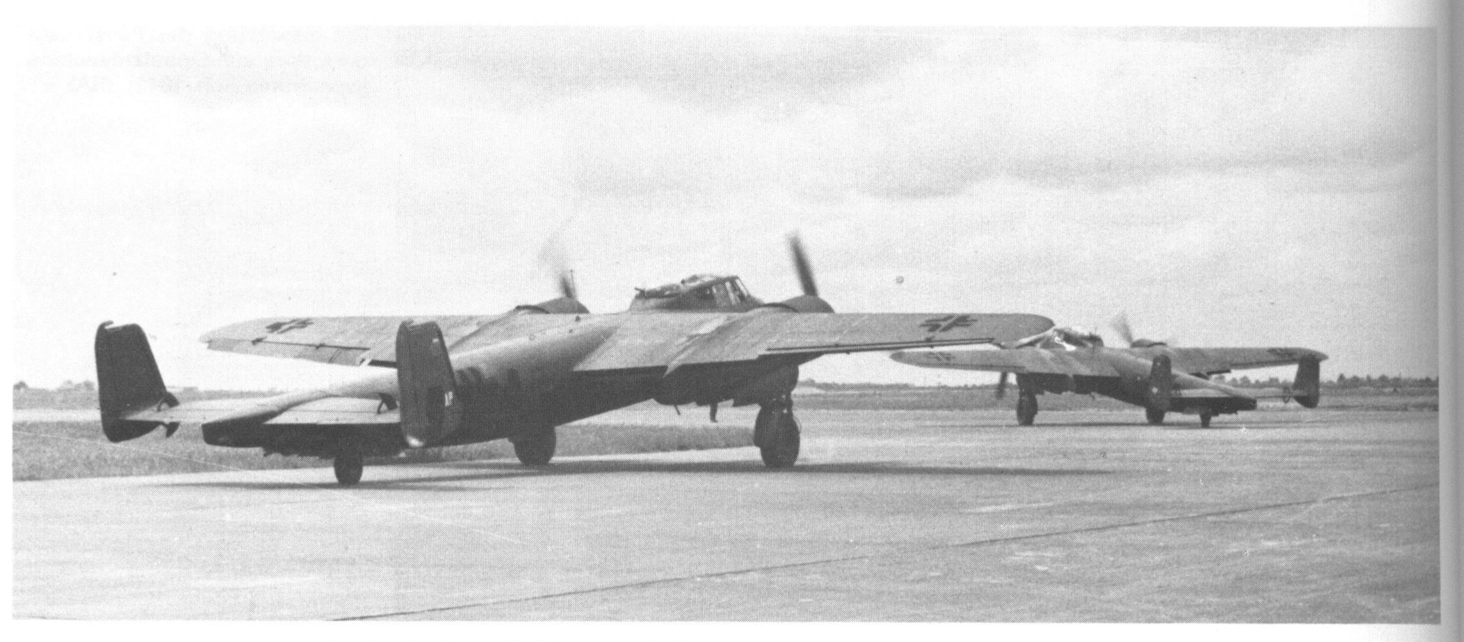




Die Besatzung der F8+EP auf dem Weg zur Einsatzmaschine (Nordfrankreich, 1942). (BA)

Der Stab sowie die III./KG 2 rollt zum Einsatzflug gegen Ziele in Südengland.





Zwei Do 217 E-4 der 6./KG 2 „Holzhammer", Herbst 1942 in den Niederlanden. (BA)

Beladung einer Do 217 E des KG 2 mit schweren Sprengbomben. (BA)



Luftkämpfe zwischen »Spitfire« Mk. V und Mk. IX mit Fw 190-Jägern ließen nicht lange auf sich warten. Gegnerische Bomber warfen ihre Abwurflasten. Das Kampfgeschwader 2, die II. und IV./KG 40, die III./KG 53, das KG 77 und nicht zuletzt die Kampfgruppe 106 schlugen zurück.

Allein 31 zerstörte oder beschädigte Do 217 zeugten von der Härte der Kämpfe über der unmittelbaren Landungszone.

Neben »Havoc«-Bombern griffen auch viermotorige B 17 an und bombardierten unter anderem das Flugfeld von Abbeville.

Nur sechs der dort stationierten, beim Angriff verlorengegangenen sechs Do 217 E-4 gehörten zum KG 40. Im Luftkampf erlitt der Verband außerdem drei Totalverluste. Schwerer traf es das Holzhammer-Geschwader. Nach mehreren in Abbeville getroffenen Einsatzflugzeugen des Typs Do 217 E-4 wurden über Dieppe fünf Flugzeuge beschädigt oder abgeschossen.

Die Landung endete mit dem Zählen von über 1500 Gefangenen sowie 30 Panzern und gepanzerten Fahrzeugen.

Nach diesem Zwischenspiel wandte sich die Luftflotte 2 wieder englischen Rüstungszielen zu. Bomben fielen in Leeds, Sunderland, Colchester und Chesterfield.

Anfang September 1942 begann eine ernste Krise bei den über den Britischen Insel eingesetzten Kampfgeschwadern. Die ständigen Verluste ließen sich kaum noch ersetzen. Die Kampffliegerschulen waren nicht mehr in der Lage, genügend gut ausgebildetes Personal den Kampfgeschwadern zuzuführen. So besaß das Kampfgeschwader 2 nur noch 23 (!) Do 217-Besatzungen.

Anderen Frontverbänden erging es ähnlich, so daß die befohlenen Stör- und Mineneinsätze nur auf kleinster Flamme fortzuführen waren.

Im September kehrten wieder fünf Do 217 nicht vom Feindflug zurück, mindestens zwei Flugzeuge schossen »Mosquito«-Nachtjäger auf ihrem Weg über England ab. Eine der eingesetzten Do 217 E-4, ein Umbau aus einer Do 217 E-2, stürzte bei Cambridge in die Tiefe, die gesamte Besatzung kam dabei ums Leben.

Eine weitere Crew hatte mehr Glück, sie sprang am 7. September mit dem Fallschirm ab und wurde unversehrt gefangengenommen. An den Einsätzen im Spätsommer nahm auch Wilhelm Schmitter teil, der für seine Angriffe auf Hafenanlagen am 14. 9. 1942 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet wurde und ein Jahr darauf, am 8. 11. 1943, fiel.

Auch die Besatzung der U5+UR und der U5+KR kamen am 17. und 19. September nicht mit dem Leben davon, als ihre Do 217 - vermutlich durch schwere Flak – verlorengingen. Ihre Ziele waren Yarthmouth und Sunderland gewesen, das mit 19 mittleren Bombern angeflogen wurde.

In den ersten Oktobertagen schliefen die Nachteinsätze der Luftflotte 2 wieder nahezu ein.

Minenwürfe über den englischen Flußmündungen und den Gleitzugwegen sowie Störflüge auf Industrieziele und Flugfelder machten die Mehrzahl der Kampfeinsätze zwischen dem 11. und 31. Oktober 1942 aus.

Lediglich kleine Nachtangriffe auf Sunderland und Middlesborough (17. 10. 1942) brachten nennenswerte Erfolge der Kampfflieger im Westen. Drei Soldaten des Kampfgeschwaders 2 wurden Mitte Oktober für ihren hervorragenden Einsatz ausgezeichnet. Nach Peter Broich von der 3. Staffel erhielten auch Oberleutnant Heinrich Meyer für die Versenkung von zwei Handelsschiffen und Oberfeldwebel Karl Müller für die erfolgreiche Teilnahme an über 280 Kampfeinsätzen das Ritterkreuz.

Erwähnenswert ist auch der mit 106 Bombern ausgeführte »Vergeltungsangriff« auf Canterbury, dessen Stadtbild schwersten Schaden litt.

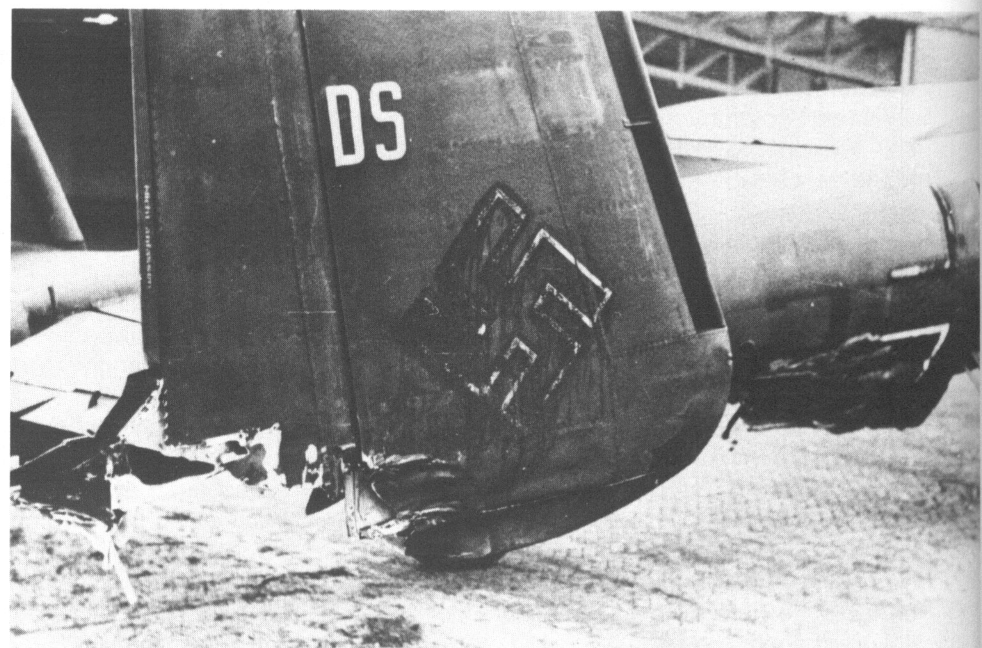
Im November 1942 behinderten meist schlechte Wetterverhältnisse den Englandeinsatz. Oft kam es nur zu Einzelangriffen durch ausgesuchte Besatzungen des KG 2.

Auf Ziele in Hull, Poole, Grimsby, Canterbury und Norwich, um nur einige zu nennen, fallen die von den deutschen Kampfgeschwadern geworfenen Spreng- und Brandbomben.

Dabei kehrten vier Do 217 E-4 mitsamt ihren Besatzungen nicht mehr vom Feindflug über England zurück. Im Juni 1942 flogen Ju 88 und Do 217 dreimal gemeinsam den Stadtkern von Canterbury an.



Do 217 E-4 (U5+AP, 6./KG 2) im Mai 1942 in Amsterdam-Schipol. (BA)



Leutnant Walthers Do 217 E-4, U5+DS, nach einem Luftkampf mit englischen Nachtjägern (1942).



Eine der drei vom KG 2 in Soesterberg mit einer Heckwaffenanlage versehenen Do 217 E-4 (Werk-Nr. 4272).

Als Vergeltung für den Großangriff der RAF auf Köln, am 29. Juni, schlug die Luftflotte 2 mit ihren eher bescheidenen Kräften zurück. Vergleichsweise wenige Bomben fielen so auf Ipswich, Birmingham, Norwich, Canterbury und Southampton. Für die Betroffenen zu viele, im Vergleich zu den 1000 Kampfflugzeugen über der Domstadt Köln zu wenige.

Daneben flogen jeweils eine bis drei Besatzungen Störangriffe auf Industrieziele, um mittels kurzfristiger Luftalarme die nächtliche Produktion zu vermindern. Größere Schäden ließen sich damit nicht anrichten.

Ohne eigene Verluste ging der Luftangriff auf Avonmouth ab, zu dem am 30. 6. /1. 7. 1942 insgesamt 46 Do 217 gestartet waren. Es handelte sich dabei um einen der vorläufig letzten größeren Luftangriff auf die Britischen Inseln.

Anfang Juli flachten die deutschen Einsätze erheblich ab. Über die letzten England-Einsätze berichtete im Juni 1942 Oberst i.G. Peltz:

»Durch ein neues Beleuchtungs- und Angriffsverfahren ist es jetzt gelungen, 80% der Bomben wirklich in das betreffende Stadtgebiet hineinzubringen (früher höchstens 40%). Bei dem letzten Angriff auf Sunderland sind von 76 Flugzeugen nur drei verlorengeganen. Der große Vorteil unserer Kampfflugzeuge liegt in ihrer fliegerischen Beweglichkeit. Die Flugzeuge kreisen in ihren Warteräumen und werfen schlagartig ihre Bomben, sobald das Leuchtzeichen gegeben ist, so daß der ganze Angriff innerhalb weniger Minuten abrollt. Während dieser Zeit ist die feindliche Abwehr so zugedeckt, daß sie praktisch ausgeschaltet ist.

Die Einsatzfreundigkeit der Besatzungen ist außerordentlich gestiegen. Es ist ein Grundsatz, die Verlustquote nie so hoch steigen zu lassen wie den Nachschub, da bei massiertem Einsatz die absoluten Verlustzahlen kaum noch ansteigen, weil die Grenze der Einwirkungsmöglichkeit der Abwehr erreicht ist.

Die Do 217 ist für den Einsatz gegen England auch bei Nacht wegen fliegerischer Schwierigkeiten nicht geeignet. Die Ausbildung erfordert 30% mehr Flugstunden als die übrigen Muster. Außerdem sind in letzter Zeit häufig Luftschraubenschäden aufgetreten. Nur 30% der Do 217 Verluste sind vor dem Feind eingetreten. Es wird daher Umrüstung des KG 2 auf ein anderes Muster, möglichst die Ju 188, angeregt. Die Do 217 geht mit DB 603 in der Reichweite noch weiter zurück, sofern nicht Außenbehälter mitgenommen werden, die die fliegerischen Eigenschaften und die Höhenleistung zusätzlich verschlechtern. Die Do 217 würde ihrer technischen Eigenart entsprechend wohl besser im Osten für Tagesangriffe in der Höhe eingesetzt werden.«

Bei einem dieser Flüge ging eine zur III./KG 2 gehörende Do 217 E-4 verloren, zwei andere stürzten nach Flakbeschuß bei Bridge/Kent und Hythe vom Himmel.

Ab der Nacht zum 15. November bis zum 13. Dezember 1942 warfen jede Nacht fünf bis neun Ju 88 und Do 217 Luftminen der Ausführung LMB und Bombenminen BM 1000 in die Themsemündung und den Hull. Minen fielen auch vor Tynemouth, der Isle of Wight, dem Humber und vor der südenglischen Küste. Bei dem für die nächsten Wochen letzten Minenflug in der Nacht zum 13. 12. 1942 lösten 16 zweimotorige Bomber der Luftflotte 2 neun LMB und 14 BM 1000 aus. Trotz reger Nachtjägertätigkeit am 15. Dezember griffen 24 Kampfflugzeuge Hartlepool zwischen 900 und 2000 m Einsatzhöhe an und warfen ab 20.05 Uhr drei SC 1000, 16 SC 500, 30 SD 500 sowie 1120 Brandbomben.

Nach zwei Einsatzflügen auf York und die Hull-Region ebbten bis Monatsende die deutschen Angriffe nochmals ab.

Bis zum Jahresende verlor das Kampfgeschwader 40 noch zwei seiner Besatzungen. Zwei Do 217 büßte das Holzhammer-Geschwader ein, von denen eine im extremen Tiefstflug Bodenberührung hatte und bei Gothland/York im Moor aufschlug.

Soweit die Einsätze im Westen. Für die Angriffe auf kleine Schiffsziele hatte sich dabei die MG FF-Bewaffnung im A-Stand bewährt, die ab der Do 217 E-4 zur Serienausstattung gehörte. Aber auch an den scharfen Einsatz als Torpedobomber war – wie schon erwähnt – gedacht.

Bereits das Datenblatt der Do 217 C-O vom 30. Januar 1941 wies diese Verwendungsmöglichkeit auf, nachdem auch schon bei den Vorentwürfen die Mitführung eines Lufttorpedos für leicht realisierbar erachtet wurde.

Außer Beladeübungen, zum Beispiel bei der Do 217 V6, die der See-Erprobungsstelle Tarnewitz zur Verfügung stand, schien die Luftwaffenführung den scharfen Einsatz mit dem Lufttorpedo F5, jedenfalls von der Do 217 aus, nicht so bald ins Auge zu fassen.

Zwar sollte laut dem Besprechungsprotokoll vom 17. 4. 1941 ab der 16. Do 217 E-1 Serienmaschine – ohne Umrüstung – ein LT mitführbar sein; auch bot sich die Aufhängung von zwei weiteren Torpedos unter den Flächen an. Über die Fernbedienungseinrichtung machte man sich anscheinend zu lange keine Gedanken.

Im Mai 1941 wurde bei den Dornier-Werken am Bodensee eine Do 217 E-2 mit fünf Lufttorpedos ausgerüstet und Generaloberst Udet im Flug vorgestellt. Über der Manzeller Bucht löste die Werksbesatzung alle Torpedoattrappen programmgemäß aus.

Danach bestand Übereinstimmung, daß die Do 217 mühelos mit drei LT, einem im Bombenschacht und zwei unter den Außen-ETC, zum Einsatz gelangen könnte.

Neun Monate später, Mitte April, saßen die Vertreter des Luftwaffenführungsstabes und die der Dornier-Werke wieder zusammen, um erneut über die Verwendung der Do 217 als Lufttorpedoträger zu diskutieren.

Das RLM hatte inzwischen eine taktische Reichweite von 1000 km mit zwei außen angebrachten Lufttorpedos gefordert, ferner eine mechanische Winkelschußeinstellung, um die beiden LT während des Einsatzfluges den jeweiligen taktischen Erfordernissen anzupassen. Bei der Do 217 fehlte eine solche Anlage bislang, was bedeutete, daß man die Laufbahn der LT vor dem Start von Hand einstellen mußte.

Auf Grund der Unterredung arbeitete das Konstruktionsbüro wieder intensiver an drei Ausführungen der Do 217 für den LT-Einsatz: der Do 217 E-4, der M-2 und der R-1. Bei allen drei Versionen plante man, im Bombenschacht Zusatzbehälter unterzubringen und beiden Torpedos an Außen-ETC zwischen Rumpf und Motoren einzuhängen.

Im Juli 1942 sagte Dornier zu, den elektrischen Fernantrieb für die LT-Einstellung bis spätestens Ende 1943 parat zu haben. Doch obwohl die Besat-

Dornier Do 217-Rüstsätze

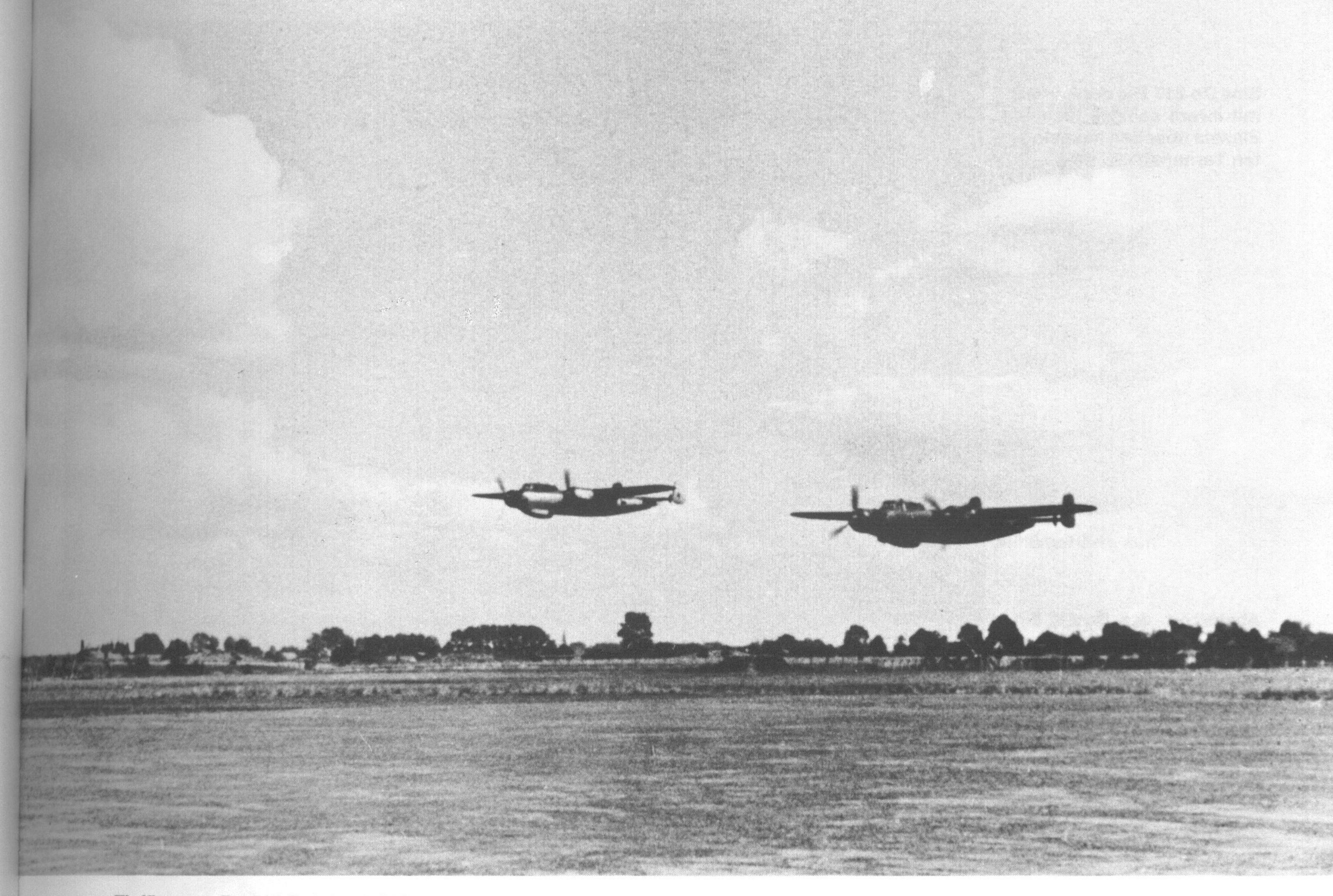
Rüstsatz	Einrichtung	Verwendung bei
R1	Träger PVC 1006 für 1.800 kg Abwurflasten (SC 1800 und SD 1800)	E–2, E–3
R2	Träger, Flächen-ETC für Abwurflasten (SC 250 und SD 250)	E–2, E–3
R3	Gerüst 8/XIIA – 2 Schlösser XB für 16x50 kg Abwurflasten im Rumpf	E–2, E–3
R4	Träger PVC 1006B für Lufttorpedo F5 oder Luftmine (LM)A im Bombenraum	E–1 bis E–4, K–1
R5	Starre Maschinenkanone MK 101 im Bug	E–1, E–2
R6	Lagerung für Reihenbildgerät (Rb) 20/30 im hinteren Bombenschacht	E–1 bis E–4, K–1, M–1
R7	Vier-Mann-Schlauchboot mit Überlebensausrüstung See und Notsender	E–1 bis E–5, K und M
R8	Abwerfbarer Zusatzkraftstoffbehälter (750 l) im vorderen Bombenraum	E–1 bis E–4
R9	Abwerfbarer Zusatzkraftstoffbehälter (750 l) im hinteren Bombenraum	E–1 bis E–4
R10	Träger für Außenlasten – ETC 2000/XIIA unter beiden Außenflügeln	E–1 bis E–5
R11	Gerüst 8/XIIA – 2 Schlösser XB für 16x50 kg Abwurflasten im Rumpf	E–5, J–1, K–1, M–1, N–1, M–9
R12	Träger PVC 1006B für 1.800 kg Abwurflasten mit Zubehör (ähnlich R1)	E–4, K–1, M–1, M–3, M–9
R13, 13a	Kraftstoffzusatzbehälter im vorderen Bombenraum	E–4, K–1, M–1, N–1, N–2
R14, 14a	Kraftstoffzusatzbehälter im hinteren Bombenraum	E–4, K–1, M–1, N–1, N–2
R15	Sonderwaffen-Anlage (Hs 293-Gleitbombe) als Nachrüstsatz	E–2, E–5, K–2, K–3
R16	Träger für Außenlasten ETC 2000/XIIA, jeweils unter Innenflügeln	E–4, K und M
R17	Kraftstoffzusatzbehälter (wahlweise vorderer oder hinterer Bombenraum)	E–4, K und M
R18	Gerüst mit 4 Schlössern 50/X im Bombenraum für 50 kg Abwurflasten	E–4, K–1, K–2, M–1, M–9
R19	Gerüst mit 8 Schössern 50/X im Bombenraum für 50 kg Abwurflasten	E–4, K–1, M–1
R20	Vier Träger, 4 Schloßlafetten 500/100/XI, bzw. 4 Schloßlafetten 500/XII	M–3
R21	Zwei Träger, 2 Schloßlafetten 500/100/XI, bzw. 2 Schloßlafetten 1000/XI	M–3, M–9
R22	Ein Träger, 1 Schloßlafette 500/100/XI, bzw. 1 Schloßlafette 2000	M–3
R22	Schrägbewaffnung mit vier MG 151/20	N–1, N–2
R23	Rückwärtsbewaffnung mit zwei MG 81Z	E–2, K–2, K–3, M–9
R24	Zwischengerüst für Außenbehälter (300 l, 900 l), ähnlich Rüstsatz 10	E–4, K–1, M–1
R25	Schirmbremse und zwei Gleitschienen	E–4, M–1, K–1, N–1, N–2



Die Maschine Lt. Fahrerfellners nach einer Kollision bei der Nachtlandung am 12. 08. 1942.

Noch einmal die Do 217 E-4 (Werk-Nr. 4263, U5+DT) in Schipol im August 1942.





Tiefflug von Do 217 E-4 der 5./KG 2 über Soesterberg.

zungen mit der Do 217 im Einsatz über See sehr zufrieden waren, sprach sich Oberstleutnant Petersen gegen eine Verzettelung aus. Er unterstützte damit den Vorschlag des Technischen Amtes, welches die Ju 88 A-4 mit LT-Anlage bevorzugte, da deren Leistungen über denen der Do 217 E-4 lagen und der Junkers-Bomber eine besser funktionierende Sturzflugeinrichtung besaß. Sturzangriffe mit der Do 217 waren dagegen nur bis zu 50° möglich, wogegen sich die Ju 88 steiler in die Tiefe stürzen konnte.

Dieser Nachteil beschleunigte ab 1942 die Konstruktion mehrerer Ausführungen der Do 217 R mit Sturzflugbremsen unter beiden Tragflächen, so wie dies bei der Ju 88 A üblich war. Versuche bei Dornier ergaben, daß die Möglichkeit bestand, mit nicht geworfenen Torpedos sicher zu landen, es aber nicht ratsam erschien, mit nur einem LT zu fliegen, geschweige denn sicher zur Erde zurückzukehren.

Erste Truppeneinweisungen fanden beim Kampfschulgeschwader 2 in Grosseto/Italien statt, wo neben zahlreichen Ju 88 und He 111 auch eine einzelne Do 217 zum Bestand gehörte.

Außer für den Abwurf von Luftminen und panzerbrechenden Bomben erprobte die E-Stelle Tra-

Eine Do 217 E-4 der 5./KG 2 mit ihrem speziell für den Einsatz über See ausgelegten Tarnanstrich. (BA)



Absturzort der Do 217 E-4 (Werk-Nr. 1213, U5+DP) von der 6./KG 2 nahe Salthouse/Norfolk, am 30.07.1942.



Vorbereitungen für den Verlegungsflug nach Südfrankreich. Die Do 217 E-4 (U5+LS, Werk-Nr. 5462) gehörte zur 8. Staffel des Holzhammergeschwaders.

vemünde im November 1942 eine Do 217 E-2 (WerkNr. 1151) auch als Torpedobomber.

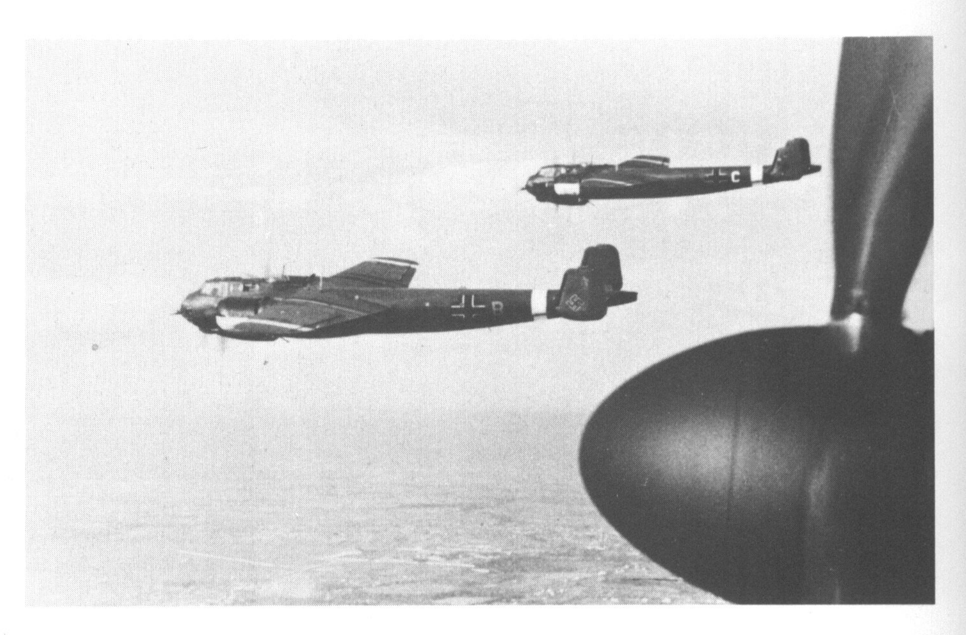
Während jener Tage lief beim Herstellerwerk gleichzeitig die Konstruktion eines LT–Trägers auf der Basis der Do 217 M-1. Das Datenblatt für den Torpedobomber Do 217 M-2 konnte bis zum 5. Februar 1943 fertiggestellt werden.

Ein zum Musterflugzeug umgerüsteter Do 217 M-1-Bomber war für die Mitführung von zwei LT unter den inneren und zwei 900 l Zusatzkraftstoffbe-

Zwei Do 217 E-4 der III./KG 2 kurz vor dem Verlegungsflug.



Überführungsflug von Maschinen der 6. Staffel des KG 2 in Frankreich.



hältern unter den äußeren Flügel-ETC ausgelegt. Je nachdem, ob man einen dritten Torpedo im Bombenschacht mitnehmen wollte, mußte zwangsläufig auf die beiden Abwurftanks im Bombenraum verzichtet werden.

Die Reihenabwurfanlage, das Lotfe und Teile des BZA-1 fielen beim LT-Einsatz logischerweise weg. Die maximal 16,7 t schwere Maschine hatte bei einer Dauergeschwindigkeit von 415 km/h und 1550 kg militärischer Nutzlast eine Reichweite von 2400 km. Bei einer auf 345 km/h redurzierten Geschwindigkeit konnten Besatzungen auf gut 3000 km Reichweite kommen. Die diesbezüglichen Vorgaben des OKL waren damit übererfüllt.

Als Defensivbewaffnung sollten serienmäßig ein MG 81Z mit 1000 Schuß im A-Stand, ein MG 131



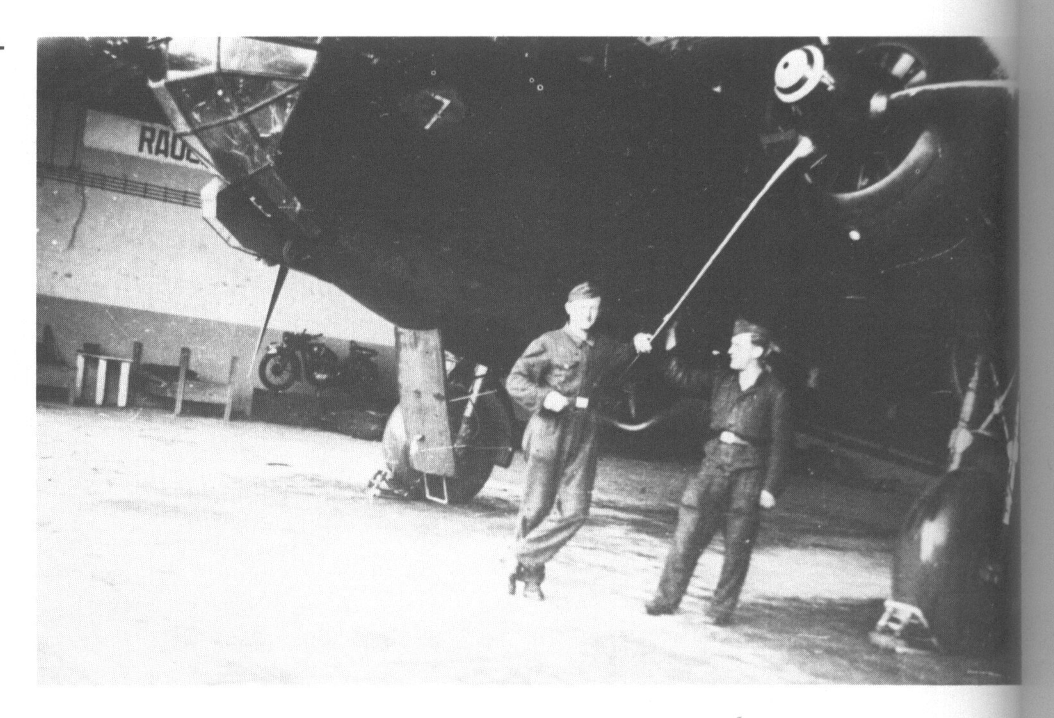
Eine Do 217 E-2 des KG 2 mit nachtschwarzem Anstrich wird aus der Wartungshalle geschleppt.





Absturzort der Do 217 E-4 (Werk-Nr. 4289, U5+IS), 26. 10. 1942 in Southend/Essex.

Do 217 E-4 der 7./Kampfgeschwader 2.



mit 500 Schuß in der bei der Do 217 M üblichen Drehlafette DL 131/1, einem zweiten MG 131 in Walzenlafette WL 131/1 mit 1000 Schuß Munitionsvorrat sowie zwei MG 81 I in den Seitenfenstern zum Einbau kommen.

Der Entwurf fand jedoch keine Zustimmung beim Reichsluftfahrtministerium. Zum einen gab es inzwischen einen ausgereiften Ju 88-Torpedobomber, zum anderen war der Bau von Gleitbomben- und Fritz X-Trägerflugzeugen gewünscht. Außerdem verlangte das Kampfgeschwader 2 nach der Do 217, um seine Verluste zu kompensieren.

Darüberhinaus sprachen erhebliche technische Probleme gegen die Ausrüstung der Do 217 M-2 mit den neuen L 10-Gleittorpedos. Dies ergaben vor allem Versuche mit einer Do 217 im Torpedowaffenzentrum Gotenhafen an der Ostsee.

Das Musterflugzeug für den LT-Einsatz, die Werknummer 56165, erhielt deshalb bald die auf 67 m^2 vergrößerten Tragflächen und kam im Spätsommer 1943 zur Leistungsüberprüfung nach Rechlin.

Im Bereich des Kommandos der Erprobungsstellen flog auch die sechste Do 217 K-O (WerkNr. 4406, RD+JF), die am 25. 6. 1943 gleich mit vier untergehängten LT-Zementattrappen von Gotenhafen aus startete. Leistungsflüge im Tiefflug zwischen 50 und 60 m über dem Meer erbrachten eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 320 km/h.

Wie schon in Sachen Do 217 M, verhinderte der gravierende Mangel an neuen Kampfflugzeugen bei der Luftflotte 2 im Westen auch die Pläne, die die Do 217 K-1 als LT-Träger vorsahen.

Für den Einsatz über See erlangte die Do 217 neben dem direkten Angriff auf Schiffsziele (KG 40) vor allem durch den Abwurf von Luft- und Bombenminen über den Schiffahrts- und Gleitzugsrouten längs den britischen Gestaden große Bedeutung. Die Masse dieser Abwurflasten wurden an Fallschirmen, besonders im Kanal, dem Hull und der Themsemündung, abgeworfen.

Grund dafür war nach dem Ende der »Luftschlacht um England« die Weisung des OKL vom 2. 10. 1940, besonders die Luftangriffe auf Ziele in Kanal-Raum zu intensivieren, wobei Häfen und

Werften nicht vergessen wurden.

Hierzu erging die Anordnung, die 9. Fliegerdivision als Verstärkung des Angriffspotentials heranzuziehen. Anläßlich der Besprechung am 19. 10. 1940 bestand die Luftwaffenführung zusätzlich auf einer wirksamen Bekämpfung von Städten und Industriegebieten im englischen Hinterland. Unter Einbeziehung des Kampfgeschwaders 30 bildete man weitere Schwerpunkte, zum Beispiel die Region um Liverpool und den Bristol-Kanal.

Das am 13. Januar 1941 vom Wehrmachtsführungsstab vorgelegte Papier über die bisherigen Luftkriegsergebnisse befaßte sich auch mit den von Ju 88 und Do 27 geworfenen Minen, die an der Versenkung manch eines Handelsschiffes Anteil hatten.

Dagegen schienen die Luftangriffe auf Wohnviertel und Innenstädte nicht zum Erfolg zu führen. Eher stärkten die Bombardierungen die Moral und Widerstandskraft der Bevölkerung. Wie später bei den verheerenden Gegenschlägen der RAF auf deutsche Städte wurde vielmehr der Durchhaltewille des Einzelnen nachhaltig gestärkt.

Angesichts dieser Tatsache sprach vieles für eine Ausdehnung des maritimen Einsatzes der Küstenflieger sowie der Kampfgeschwader 2 und 40. Hierdurch sollten die Britischen Inseln von der dringend notwendigen Nahrungsmittelzufuhr abgeschnitten und die Bevölkerung ausgehungert werden.

Der Einsatz gegen feindliche Kriegsschiffe stand vorerst nur an zweiter Stelle.

Diese Richtlinien spiegelten sich schließlich am 4. Februar 1941 in der für die Kampfführung im Westen erlassenen Anweisung wieder. Nach den zwischen dem 8. 8. und dem 19. 12. 1940 erfolgten 3000 Minenwürfen versanken allein im Dezember 1940 fast 21.000 BRT alliierten Schiffsraums.

Da die Masse der deutschen Kampfflugzeuge in den nächsten Wochen und Monaten mit Bombardierungen von Landzielen betraut war, und dies meist noch bei Tage stattfand, verlegte der Luftwaffenführungstab die Minenabwürfe in die Nachtstunden. Eine größere Serie solcher Flüge fand ab der Nacht zum 15. 11.1942 über den südenglischen Gewässern statt. Anfangs führten zwischen 20 und 30 Bomber den Einsatz durch, später waren es in der Regel meist weniger als zehn Flugzeuge.

In der Nacht vom 3./4. April 1943 erhielten 50 Ju 88- und Do 217-Besatzungen den Befehl zum Start. Beladen mit den 1000 kg schweren Bombenminen und den Luftminen B flogen sie ihre Planquadrate im Gebiet der Themsemündung an.

Neben Störangriffen, oftmals gegen Ziele im Raum Londons und den mittelenglischen Industriegebiets, wurde der Mineneinsatz über den gesamten Monat hinweg fortgeführt; im Juni dann mit geringeren Kräften.

Den eigentlichen Luftkrieg über See, also die direkte Bekämpfung mit Bordwaffen und Bomben, führte vorrangig das Kampfgeschwader 40 durch, das die Do 217 des Holzhammer-Geschwaders wirkungsvoll unterstützten. Bei den hauptsächlich dabei geflogenen Do 217 E-4 handelte es sich um das Nachfolgemuster der Ausführung E-2 und der E-3, gleichfalls einem »Kampfflugzeug für den Atlantikeinsatz«. Die E-3-Maschinen entstanden durch den Umbau aus Do 217 E-1-Bombern, jedenfalls laut Baureihenaufstellung. Nach Ausbau des MG 15 im A-Stand erhielten die meisten Do 217 E-4 ebenfalls die Maschinenkanone MG FF sowie die erforderliche Seenotausrüstung. Als Musterflugzeug für Atlantikeinsatz diente die siebte Do 217 E-1 (WerkNr. 1007). Die DD+LG, so deren Kennung, flog zwischen Mitte Mai und Juli 1941 in Löwental bei Dornier. Während dieser Zeit erhielt die Maschine am 15. 5. 1941 eine 20-mm-Waffe (MG FF) zu Versuchszwecken. Nachdem die Bedienung durch den Beobachter keine Probleme ergab, liefen ab August außerdem Einbaustudien für zwei MG 15 in der Seitenverglasung der Kabine und ein MG 131 als festem B-Stand.

Die daraus hervorgehende Baureihe E-4 trug beim KG 2 die Hauptlast des Kampfes und gehörte zu den meistgebauten Do 217-Versionen.

Daneben gab es als Versuchsumbau eine Do 217 E-2 mit starrer Maschinenkanone MG 101 und acht Trommelmagazine als Reservemunition. Später kam diese Bewaffnungsanordnung als Rüstsatz 5 heraus. Ebenso wie die Do 217 E-2 führte die E-4 als rückwärtige Defensivwaffe eine

Erprobung der Do 217 in Rechlin

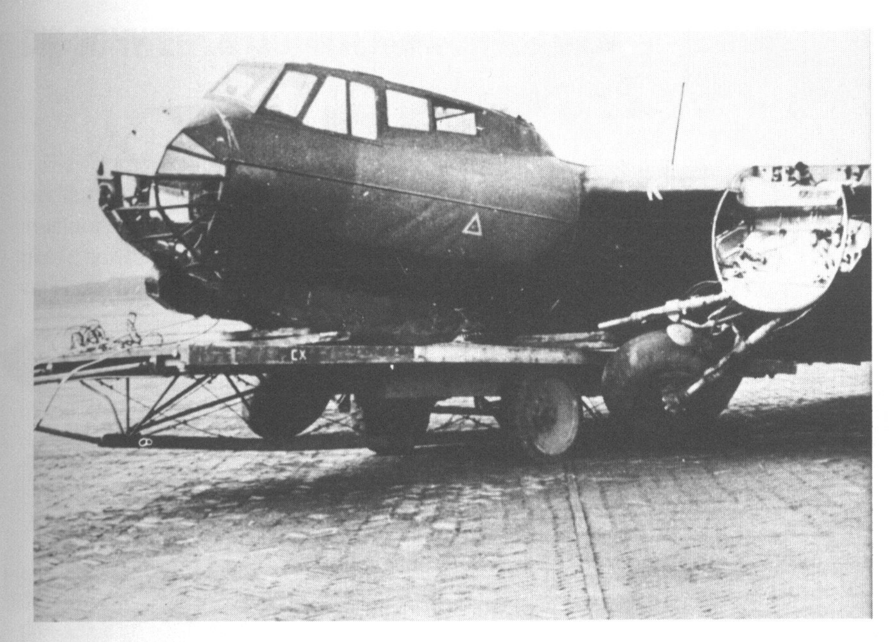
Muster	Kennung	Erste Nennung	Bemerkungen
Do 217V2	D-ABWC	16.08.1939	Leistungserprobung
Do 217V4	CN+HL	22.06.1942	Ausrüstungserprobung
Do 217V5	GM+AF	11.01.1940	Abwurferprobung
Do 217V6	D-ADBE	25.09.1941	Abwurferprobung
Do 217V7	CO+JK	09.05.1942	Triebwerkserprobung (BMW 801D)
Do 217V8	CO+JL	05.10.1943	Triebwerkserprobung (BMW 801Ds)
Do 217V9	CO+JM	10.12.1941	Triebwerksdauererprobung
Do 217 C-O	NF+UU	02.07.1942	Abwurferprobung
Do 217 C-O	NF+UW	22.09.1941	Abwurferprobung, Sturzflüge
Do 217 E-1	DD+LL	22.05.1941	Mustergrunderprobung
Do 217 E-1	DD+LP	30.01.1941	Höhen- und Heizungserprobung
Do 217 E-2	BK+IB	24.11.1942	Leistungserprobung
Do 217 E-2	BK+IC	20.05.1943	Triebwerkserprobung
Do 217 E-2	BK+IL	05.06.1942	Ausrüstungserprobung
Do 217 E-2	BW+CU	01.07.1942	Sturzflugerprobung
Do 217 E-2	BW+CV	07.09.1942	Abwurferprobung
Do 217 E-2	BW+CW	14.04.1942	Sturzflugerprobung
Do 217 E-2	BW+CX	19.05.1942	Kurssteuerung, Abwurfwaffen
Do 217 E-2	BW+CZ	23.04.1942	Sturzflugerprobung
Do 217 E-2	RB+YA	22.10.1941	EK Lärz, Truppenerprobung
Do 217 E-2	RB+YD	10.12.1941	EK Lärz, Truppenerprobung
Do 217 E-2	RB+YS	01.07.1942	Flammenvernichter-Erprobung
Do 217 E-2	RC+IT	08.03.1942	Triebwerkserprobung (BMW 801L)
Do 217 E-2	RH+EN	16.10.1941	Sturzflugerprobung, Lotfe
Do 217 E-2	RH+EO	11.11.1941	Abwurfwaffenerprobung
Do 217 E-2	RH+EQ	23.06.1942	Lotfe-Erprobung
Do 217 E-2	RH+EV	18.12.1943	Dauererprobung
Do 217 E-2	RK+OY	10.11.1941	EK Lärz, Truppenerprobung
Do 217 E-4	KE+ZD	01.07.1942	Bordwaffenerprobung
Do 217 HV3	DD+LW	25.05.1942	Triebwerkserprobung (DB603A, E)
Do 217 J	TC+ZB	15.05.1942	Triebwerkserprobung
Do 217 KV1	RH+EI	03.07.1942	Sturzflug und BZA-Erprobung
Do 217 K-01	KE+JA	27.07.1942	Sturzflugerprobung, Ausrüstung
Do 217 K-02	KE+JB	30.01.1943	FT-Erprobung
Do 217 K-1	CF+PO	06.01.1943	Dauererprobung
Do 217 K-1	TN+CI	30.01.1943	Schwingungsmessungen
Do 217 MV1	BK+IS	09.08.1942	Triebwerkserprobung (DB 603A1)
Do 217 M-O	BD+KO	31.07.1942	Triebwerkserprobung (DB 603A1)
Do 217 M-O	BD+KQ	14.05.1943	Triebwerkserprobung (DB 603A1)
Do 217 M-O/U1	BD+KR	05.03.1943	Abwurfwaffenerprobung
Do 217 M-O/U1	BD+KS	04.09.1943	Abwurfwaffenerprobung
Do 217 M-O	GB+CV	24.11.1942	Dauererprobung (DB 603A1)
Do 217 M-1	CL+UY	09.02.1944	Abwurfwaffenerprobung
Do 217 M-1/U2	DN+UA	02.03.1943	Schirmbremsen-Erprobung
Do 217 M-1/U2	DN+UG	08.05.1943	Schirmbremsen-Erprobung
Do 217 M	GC+BW	16.12.1942	Leistungserprobung
Do 217 M	PG+UQ	17.09.1943	Ausrüstungserprobung
Do 217 M	PK+IG	28.01.1944	Erprobung Me P8-Luftschrauben
Do 217 M	PU+IP	23.05.1944	Höhenflüge
Do 217 M	RV+MP	15.06.1944	Waffenerprobung
Do 217 NV1	GG+YA	21.07.1942	Triebwerkserprobung (DB 603A1)
Do 217 NV2	GG+YB	16.08.1942	Triebwerkserprobung (DB 603A1/2)
Do 217 N	GG+PF	19.02.1943	Sturzflugerprobung
Do 217 N	GI+ZL	10.09.1942	Triebwerkserprobung
Do 217 RV1	TC+ZC		Sturzflugerprobung

Drehlafette DL 131 als B-Stand. Die Maschinen des letztgenannten Typs verfügte über eine umfangreiche Funkausrüstung, bestehend aus den FuG X, 16, FuB1, 2H, Peil G V und dem Feinhöhenmesser FuG 101.

Die im Winter 1942 zur Truppe kommenden Do 217 E-4 hatten im Normalfall mit vier SC 500 geladen und ein Fluggewicht von etwa 15,2 t. Sollten SC/SD 1000 mitgenommen werden, waren dafür besondere ETC und Schlösser notwendig. Kamen dann noch zwei Abwurftanks unter den Außenflächen hinzu, war man leicht bei einem Höchstfluggewicht von 16,5 t angelangt.

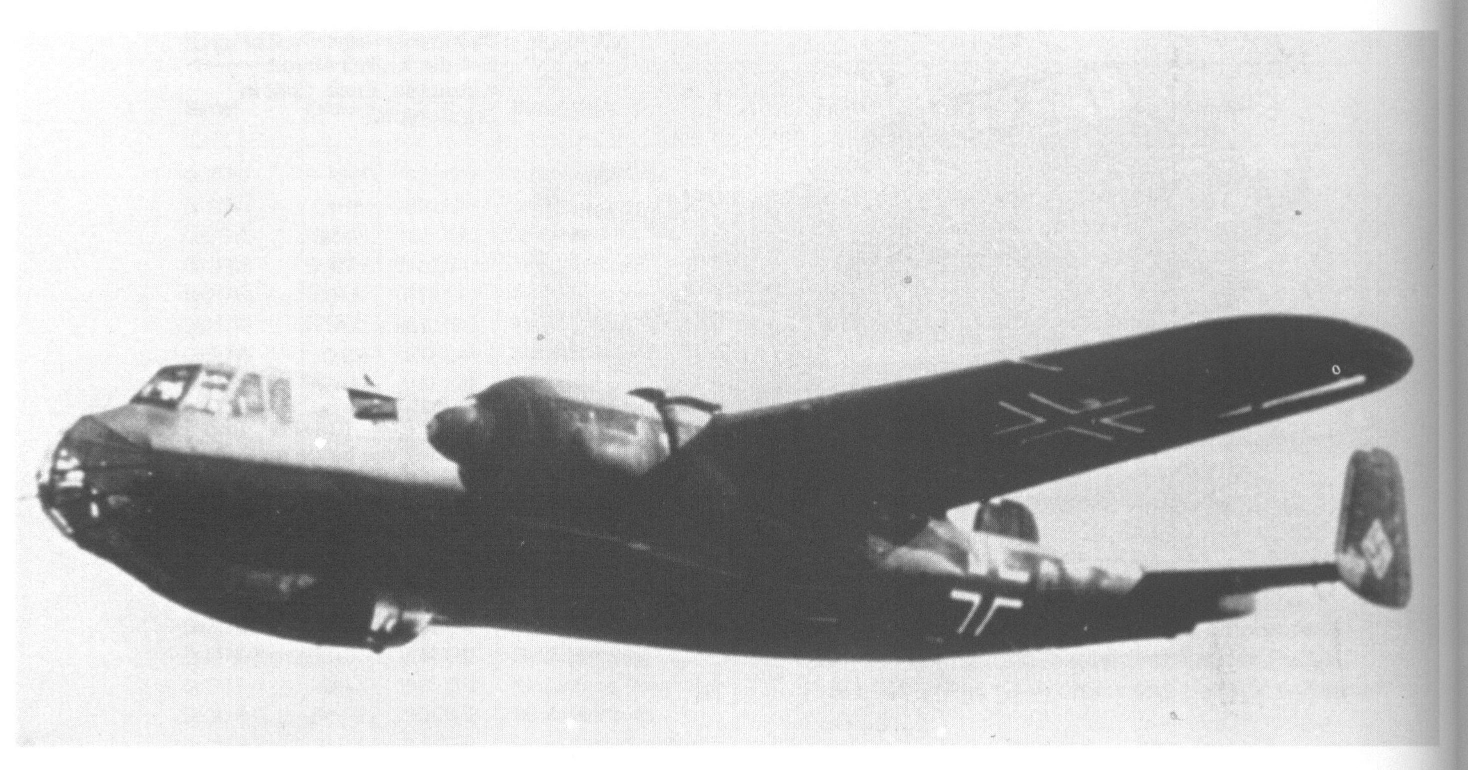
An Rüstsätzen bot sich eine breite Palette: Sie reichte vom R6, dem Reihenbildgerät Rb 20/30 über die speziellen Rüstsätze für die Abwurfbewaffnung (11, 12, 18 und 19) im Bombenschacht und den außenbords anbringbaren schweren panzerbrechenden Bomben PC 1000 und 1400, für die die Rüstsätze 10 und 16 benötigt wurden.

Serienmäßig erhielten die Do 217 E-Kampfflugzeuge das Lotfe 7C als Bombenzielgerät. Später wurde es durch das verbesserte Lotfe 7D ersetzt. Mit leichten Änderungen gehörten von Anfang an das BZA 1 und das Stuvi zur Ausrüstung der Abwurfwaffenanlage. Eine Sturzflugbremse im Heck war zwar zunächst vorgesehen, fand aber, abgese-



Bruchgelandete Do 217 E-4 der III./KG 40 mit Kutonase, Ende 1942 in Frankreich.

Do 217 E-4 (U5+FN und U5+RM), die beide an Luftangriffen auf Südengland teilnahmen. Dabei wurde die Werk-Nr. 5532 von Nachtjägern über Dorset am 16. 02. 1943 abgeschossen.



Einsatzflug der Do 217 E-4 (F8+CN) über Nordwesteuropa.

hen von frühen Do 217, kaum Bedeutung für die Großserienfertigung.

Die erste Do 217 E-4 ging beim Kampfgeschwader 2 »Holzhammer« am 15. 1. 1942 verloren. Die Besatzung von Feldwebel Lehnis stürzte mit der zur achten Staffel gehörenden U5+HS ab. Dem Verlust der Werknummer 5314 folgte der Bruch der 5313 am 17. Januar 1942 auf dem niederländischen Flugplatz Schipol bei Amsterdam und die mit ihrer Dornier am 21. Januar vermißte Besatzung von Leutnant Parel, deren U5+GR nicht zum Heimathorst zurückkam.

Die erste beim Kampfgeschwader 40 ausbleibende Do 217 E-4 gehörte zur 4. Staffel (F8+FM) und blieb mitsamt der Besatzung während eines Feindflugs im Westen vermißt.

Beim Kampfgeschwader 100 bildeten die Do 217 mit den Werknummern 1103 (Umbauflugzeug aus Do 217 E-2), 4256 und 4286 eine Reihe erster Verluste. Alle drei Maschinen bauten schon bei der Ausbildung im Bereich des Fliegerhorstes Schwäbisch-Hall Bruchlandungen und wurden später wiederhergestellt.

Eine Besonderheit stellten drei Do 217 E-4 des KG 2 dar, die mit einer aus MG 81Z bestehenden starren Heckbewaffnung versehen wurden. Die »Gießkannen-Anlage« brachte man im Hecksteiß der Werknummern 4320, 4372 und 5524 an. Visiert wurde über ein Rückblickfernrohr, welches im Kabinendach angebracht war. Das erste Musterflugzeug, die U5+NT, flog bei der 9. Staffel der dritten Gruppe. Die Bewaffnungsanlage blieb jedoch, ähnlich wie bei den mit rückwärtigen Starrwaffen versehenen He 111, meist die Ausnahme.

DIE SCHWEREN DORNIER-NACHTJÄGER

Die Produktion schwerer Zerstörer- und Nachtjagdflugzeuge, wie der Do 217 und des Konkurrenzmusters Ju 88, wurde bereits im Oktober 1940 ausgiebig erörtert und schließlich am 5. November 1941 verbindlich festgelegt.

Wenige Tage später, am 23. 11. 1941, ordnete das Technische Amt überraschend an, daß die Do 217-Jäger dem Bomberkontingent zu entnehmen seien und daß im Einklang mit der Entscheidung vom 23. Mai der vorläufig als Do 217 Z bezeichnete Zerstörer im laufenden Kalenderjahr mit monatlich fünf Maschinen vom Band laufen müsse.

Daß man sich vom schweren Jäger, der späteren Do 217 J, viel versprach, zeigt die Tatsache, daß Japan sich im Sommer 1942 sehr für den Erwerb von drei Do 217 interessierte. Da man deutscherseits nicht daran dachte, dem japanischen Verbündeten den im Entstehen begriffenen Dornier-Nachtjäger frei Haus zu liefern, unterblieb der Export.

Doch bis zur endgültigen Ausführung, der Do 217 N-2 mußten zahlreiche Hürden genommen werden. Härteste Konkurrenten blieben die Junkers-Zerstörer und Nachtjäger der Ausführungen Ju 88 C-2 bis C-5, die B-3 sowie die später hinzukommende Ju 88 C-6. Wie bei der Do 217 handelte es sich bei den Dessauer Produkten um Abwandlungen von Bombern. In diesem Falle von Maschinen der Baureihen A-1 bis A-5 sowie der geplanten Ju 88 B-2. Anfänglich erhielten die Ju 88 C-2 und C-4 Jumo 211 B/F-Motore. Die nachfolgenden Junkers-Nachtjäger sollten dagegen über BMW 801-Triebwerke mit 1560 PS Startleistung verfügen. Ein Vorhaben, das sich auf Grund des Ausstoßes und des Bedarfs an BMW 801, nie vollkommen realisieren ließ.

Auch die beabsichtigte Ausrüstung der Do 217 J mit BMW-Motoren bildeten da keine Ausnahme.

Die Suche nach Ausweichlösungen ließ nicht lange auf sich warten. Bei der Ju 88 C lagen die Fluggeschwindigkeiten zwischen 500 und 560 km/h – so jedenfalls die optimistischen Leistungsberechnungen des Herstellerwerkes.

Später rechnete das Konstruktionsbüro in Dessau sogar mit gut 580 km/h.

Im Gegensatz zur Do 217 J/N. welche acht Frontwaffen serienmäßig aufwies, hatten die ersten Ju 88 C-Baureihen meist nur fünf Starrwaffen im Bugteil. Meist waren ein MG 151 sowie bis zu fünf MG 17 die Regel.

Lieferpläne der Junkerswerke – mit Stand vom 1. 1. 1941 – sahen nach der begrenzten Ju 88 C-1/C-2-Fertigung den Bau von 60 Ju 88 C-4 und 374 Flugzeugen des Musters C-6 mit Jumo 211-Triebwerken vor. Beim C-6-Nachtjäger dachte man in Berlin und Dessau auch an die Verwendung von zwei BMW 801-Motoren mit zusätzlicher GM 1-Anlage zur Leistungssteigerung; beziehungsweise an die baldige Umstellung auf die stärkeren Jumo 213.

Beide Vorhaben blieben vorläufig Projekt.

Dagegen wurde die Ju 88 C-6 ab 1943 bewaffnungsmäßig aufgewertet, indem man ein oder auch zwei MG FF zusätzlich im Bug einbaute. Die Funkausrüstung der Ju 88 C unterschied sich nicht wesentlich von der Dornier-Konkurrenz.

Während zunächst beide Nachtjäger mit dem FuG 202 (Lichtenstein BC) flogen, setzte sich bei der Ju 88 später das FuG 212 (Lichtenstein C1) und dann das FuG 220 (SN 2) durch.

Bei den Dornier-Nachtjägern blieb es bis Kriegsende fast generell bei einer verbesserten FuG 202-Anlage.

Vorversuche für die Verwendung als Fern- und Nahnachtjäger unternahm Dornier in Löwental. Eine umgebaute Do 217 E-1 (WerknNr. 0042) diente zur Ausrüstungserprobung für die künftige Do 217 J. Besonderes Interesse fanden dabei die verschiedenen Flammenvernichteranlagen.

Die eigentliche taktische Eignungsuntersuchung der Do 217 als Fernnachtjäger führten Werksbesatzungen im Januar 1942 mit der eigens dafür umgerüsteten Do 217 E-2 (WerkNr. 1122) durch.

Vordringlich verliefen auch die Versuche mit dem



Geöffneter Waffenbug der Do 217 Z-10 mit Spanner-Zielgerät, Suchscheinwerfer und vier MG 17 sowie einer 20 mm-Waffe.

Besatzungen der II./NJG 2 im Mai 1942 vor einer Do 217 B-5.

Nahnachtjäger, die ab Februar 1942 bei Dornier erprobt werden sollte. Das Musterflugzeug (WerkNr. 1134), ebenfalls ein Umbau einer Do 217 E-2, war mit dem frühen FuG 202 und einer »Spanner-Anlage« ausgestattet.

Mit Hilfe dieses UR-Gerätes, es ließen sich damit Wärmestrahlungen auf eine begrenzte Entfernung sichtbar machen, sollte die Do 217 J als Nahnachtjäger über dem Reichsgebiet Verwendung finden.

Während der Erprobung in Travemünde ging die Mustermaschine (WerkNr. 1134, RH+EH) infolge Fahrwerksdefekt zu Bruch.

Die geringe Reichweite (3-5 km) und die nur langsam fortschreitende »Spanner«-Entwicklung führten dazu, vom Einbau in die spätere Do 217 J-1 Abstand zu nehmen.

Selbst Ende 1943 wurde noch immer an der Vervollkommnung des UR-Gerätes gearbeitet. Modifizierte Anlagen kamen noch Anfang 1945 heraus und wurden bei der Ju 88 G-6 installiert.

Von Anfang an sorgten auch erhebliche Lieferrückstände bei der BMW 801-Ausbringung für Verzögerungen im Ablaufplan, so daß auch Do 217 J – zeitweise – ohne Triebwerke abgestellt werden mußten.

Von der J-Ausführung waren im November 1941 zwei Varianten in der Planung: Die Do 217 J-1 mit »Spanner«-Anlage sowie die Do 217 J-1 mit dem Lichtenstein-Radar. Anfang 1942 wurde die funktechnische Ausstattung geändert. Die Do 217 J-1 sollte nunmehr von Anfang an das FuG 202 und das »Spanner«-Gerät erhalten, bei der J-2 dachten die Flugzeugausrüster und Radar-Spezialisten bereits an das verfeinerte, leistungsstärkere FuG 212.

Die Baureihenaufstellung des Technischen Amtes vom 1. 1. 1942 beschrieb die beiden Do 217 J-Versionen wie folgt:

Neben jeweils vier MG FF- und MG 17-Bugwaffen würde die Defensivbewaffnung aus je einem MG 131 im B- und C-Stand bestehen. Als Abwurfwaffen ließen sich acht 50 kg-Bomben mitführen.

Die Funkausrüstung sollte serienmäßig aus den Geräten FuG X, 16, 25, PeilG V, dem FuBl.1 und, falls möglich, dem FuG 101 bestehen. Bei der J-1 sahen die Planer das Lichtenstein DB (FuG 202) mit 4000 m tatsächlicher Reichweite, drei Anzeige-Röhren und einer Antennenanlage vor dem Rumpfbug vor. Diese kostete die Maschine etwa 30-40 km/h Geschwindigkeitsverlust! Im Januar 1942 votierte man daneben noch für die »Spanner«-Anlage. Eine Heckbremse wurde als unnötig abgelehnt.

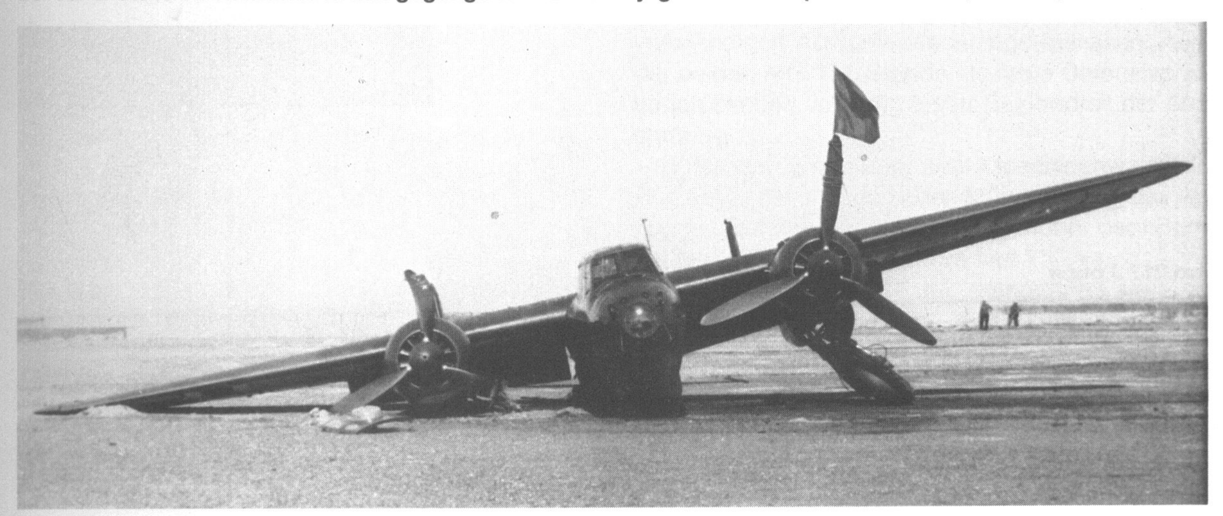
Das erste Do 217 J-Serienflugzeug konnte beim Hersteller am 5. 1. 1942 besichtigt werden und absolvierte im selben Monat seinen erfolgreichen Erstflug. Nach der kurzen Werkserprobung kam die Maschine zur Waffenerprobung nach Tarnewitz, um die aus vier MG FF und vier MG 17 bestehende Starrbewaffnung zu testen.

Die eigentliche Serienproduktion lief erst im März 1942 mit acht Do 217 J-1 an.

Im April folgten dreizehn Dornier-Nachtjäger, im Mai 1942 waren es schon 35 Maschinen. Es handelte sich dabei gleichzeitig um den höchsten Mo-



Bei der E-Stelle Tarnewitz zu Bruch gegangener Nahnachtjäger Do 217 J (Werk-Nr. 1134, RH+EH).



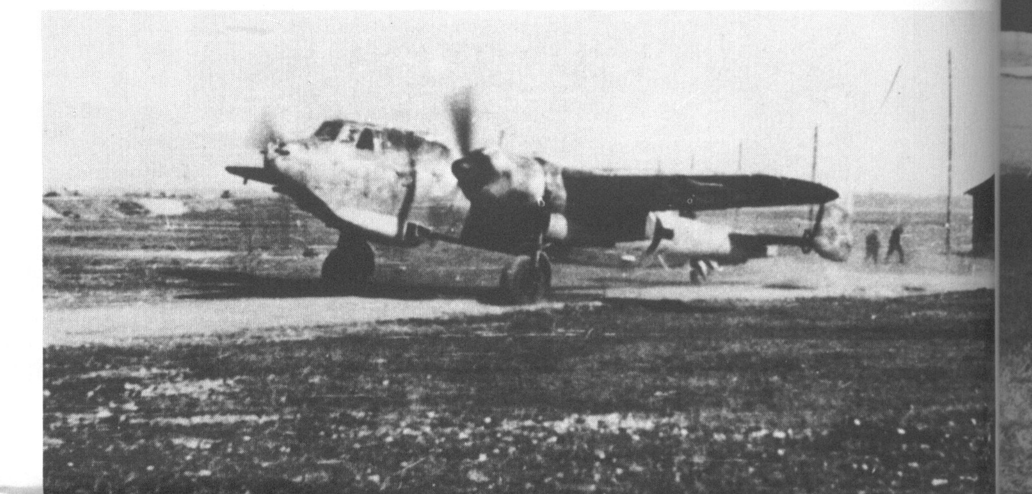
Musterflugzeug des Dornier-Nachtjägers mit FuG 202 „Lichtenstein".



Zur IV./NJG 101 in Ungarn gehörte diese Do 217 J mit geöffneter Einstiegsklappe.



Do 217 J ohne FuG 202 bei einer Schulgruppe.



natsausstoß der Do 217 J. Ab Juni 1942 sank die Produktionsrate langsam. Bis auf nur vier Do 217 J, im November ab. Mit ein Grund dafür lag an der Entscheidung des Generalluftzeugmeisters, der sich für die Entnahme von Do 217-Zellen aus dem sogenannten Jägerbereich entschieden hatte, um Kampfflugzeuge für den Sondereinsatz schnell – in nennenswerter Zahl - zu erhalten.

Notgedrungen mußte der General der Nachtjäger zustimmen.

Bis zum 31. 12. 1942 verließen deshalb nur 157 Do 217 J, einschließlich weniger Maschinen der N-Ausführung, die Produktion.

Für die laufenden Änderungen an Zelle und Ausrüstung flog beim Werk die Do 217 J (WerkNr. 1350), die zu dem Nachtjägerproduktionsblock mit den Herstellungsnummern 1251 und 1380 gehörte. Bereits während der Auslieferung der ersten Do 217 J-1 an die Reichsluftverteidigung forderte General Kammhuber, die Bugbewaffnung der Dornier-Nachtjäger entscheidend zu modernisieren.

Schon wenige Tage später lief die Einbau-Untersuchung.

Do 217 J – Schulflugzeuge ohne 20 mm-Waffen im vorderen Burg.



Ein erstes mit vier MG 151 – anstatt der sonst üblichen MG FF – ausgerüstetes Musterflugzeug mit der Bezeichnung J-1/U1 (WerkNr. 1365) konnte im September 1942 umgebaut und gleich darauf, am 14. 10. 1942, zur Erprobungsstelle in Tarnewitz zu Standbeschußversuchen überführt worden.

Bei der Dauerfunktionsprüfung bewährte sich die neue Bewaffnung ohne Einschränkung. 125.000 Schuß wurden ohne größere Probleme abgegeben.

Der Übernahme der modifizierten Waffenanlage stand somit – zumindest entwicklungsmäßig – nichts mehr im Wege; außer einem latenten Engpaß an MG 151/20.

1943 wurden ferner Untersuchungen angestellt, um die vier MG 17 durch Waffen höherer Feuerkraft zu ersetzen. Infolge der vorzeitigen Produktionsaufgabe stellte das Technische Amt die Versuche bereits im Sommer 1944 ein.

Trotz der auch so von Anfang an äußerst kampfstarken Bewaffnung äußerte die Truppe herbe Kritik an den neu zugewisenen Nachtjägern.

Die ersten Do 217 J-1 waren Ende März 1942 bei der 4./NJG 1 eingetroffen.

Schon während der Umschulung auf die überschweren Einsatzmaschinen kritisierten die Besatzungen die problematischen Start- und Landeeigenschaften. Ein weiterer Stein des Anstoßes war die nach Meinung der Piloten zu geringe Leistungsreserve!

Keine positive Bewertung brachten auch die zu hohe Flächenbelastung und die geringe Wendigkeit bei den zu erwartenden Luftkämpfen.

Die meisten der eben genannten Nachteile waren durch das viel zu hohe Fluggewicht bedingt. Bei der Umrüstung zum Nachtjäger hatte man es bei der vollständigen Abwurfwaffenanlage belassen. Auch die beiden MG 131-Stände als reine Defensivpositionen blieben vorläufig fester Bestandteil der Ausstattung.

Durch den Einbau der acht Maschinenwaffen im Bug nebst der erforderlichen Munition stieg das Abfluggewicht des Nachtjägers gegenüber dem Bomber Do 217 E sogar noch um fast 750 kg.

Die geplante Do 217 J-2 unterschied sich bekanntlich nur durch das verbesserte Suchgerät



Während der Wartung der Bewaffnung entstand diese Aufnahme einer Do 217 J-1 in Süddeutschland.

FuG 212 (Lichtenstein C1) von der ebenfalls dreisitzigen Do 217 J-1. Eine erste C1-Anlage konnte im Mai 1942 bei der Do 17 Z-10 (CD+PV) ausgiebig getestet werden. Erst im Frühjahr 1943, also nach dem Ende der Do 217 J-Produktion, begann bei Telefunken die Serienfertigung. So blieb es beim FuG 202, das ab Frühjahr 1942 auch bei den Nachtjagd-Schulverbänden (III./NJG 101 und NJ-Schule 1) anzutreffen war. Bis zur N-2, die ab Ende 1942 vom Band lief, trat keine Änderung der Suchgeräte-Ausrüstung beim Dornier-Nachtjäger ein, zumindest wenn man den vorliegenden Handbüchern Glauben schenken darf.

Besuch italienischer Offiziere beim NJG 2 kurz vor der Übernahme der ersten Do 217 J-Nachtjäger.



Die Ausführung Do 217 J-2 gab es demnach nur in der Planung; bessere Leistungen wären auch mit dieser Ausführung nicht möglich gewesen.

Die Unterlegenheit ihrer Dornier-Nachtjäger spürten die Besatzungen bald am eigenen Leib. Weitere Erfahrungsberichte häuften sich auf den Schreibtischen des RLM und des Oberkommandos der Luftwaffe.

Die Diskussion um das Für und Wider eines überschweren Nachtjäger mußte von neuem entbrennen.

Der General der Nachtjäger versuchte zusammen mit dem Luftwaffenführungsstab, auf Erhard Milch einzuwirken. Wenn schon der Bestand an Do 217 J notgedrungen aufzubrauchen war, sollte man nicht zu allem Überfluß großartig in die Produktion der Do 217 N einsteigen. In der am 12. Mai 1942 in Rechlin mit dem Chef des Luftwaffengeneralstabes stattgefundenen Sitzung wurde von Feldmarschall Milch angeordnet, alle Dornier-Nachtjäger schnellstmöglich abzusetzen. Eine diesbezügliche Unterrichtung der Dornier-Werke hielt man aber für völlig unnötig!

Dennoch teilte Major Storp der Firmenleitung mit, daß die Luftwaffenführung von nun an eindeutig auf die Ju 88 C-6 setzen würde.

Major Herget, der Kommandeur der I. Gruppe des Nachtjagdgeschwaders 4, von welchem eine Staffel die Do 217 flog, äußerte gleichzeitig seinen Verdruß an dem hohen Leistungsverlust, der durch die Antennenanlage eintrat und für gut 30 km/h Geschwindigkeitseinbuße sorgte.

Die einzige Möglichkeit der prekären Lage zu entgehen, schien der unverzügliche Ausbau der Bombenanlage und der beiden rückwärtigen Waffenstände. Diese mußten auf Geheiß des RLM beibehalten werden, damit jederzeit ein Bomber aus dem Nachtjäger werden konnten.

Einer der wenigen Befürworter und einziges Do 217-Nachtjägeras war und blieb Hauptmann

Schoenert von der 3. Staffel des NJG 3, der sich schnell mit der überschweren Do 217 angefreundet hatte. Um seine Do 217 effektiver einsetzen zu können, schlug Schoenert bereits im Juli 1942 seinem Vorgesetzten, und dieser dann General Kammhuber, als dem amtierenden General der Nachtjäger, vor, Versuche mit Schrägwaffen zu unternehmen. Vier bis sechs MG 151/20 sollten in einem Winkel von etwa 70° im mittleren Rumpfteil der Do 217-Nachtjäger installiert werden.

Die beiden Attrappen mit vier beziehungsweise sechs MG 151/20 wurden am 5. 8. 1942 bei Dornier den Vertretern des Technischen Amtes und der Luftwaffe vorgestellt. Mit dem ersten Musterflugzeug rechnete die Firma bis Ende September 1942. Die Arbeiten sollten in enger Zusammenarbeit mit der Firma Mauser ablaufen.

Anscheinend untersuchte man gleichzeitig in Diepensee die Verwendung von sechs MG 151/20.

Die Truppenerprobung lief ab Anfang 1943 bei der Staffel Hauptmann Schoenerts.

Die durchweg ermutigenden Resultate führten bei Dornier folgerichtig zur Ausführung Do 217 J-1/U2, einem Nachtjäger mit vierrohriger Schräfbewaffnung. Als Werkserprobungsmuster flog in Löwental die mit zwei BMW 801 L-Triebwerken ausgerüstete Do 217 J mit der Werknummer 1364.

Die Idee der Schrägbewaffnung stammte jedoch nicht von Hautpmann Schoenert, sondern von Ingenieur Poppendieck, der im Juni 1942 eine derartige Anlage – zusammen mit dem Gerät »Spanner« und einem starken Flugzeugscheinwerfer – entworfen hatte.

Ziel war die Bekämpfung alliierter Bomber mit einer neuen Taktik. Nach Gesprächen mit Oberleutnant Becker, der für die Fronterprobung der Lichtenstein-Geräte verantwortlich zeichnete, ergaben sich zwei grundsätzliche Einsatzarten: Die Verwendung der »Spanner«-Anlage sowie die Benutzung des FuG 202.

Bei Verwendung des Ultrarot-Gerätes sollte der Angriff auf das Feindflugzeug in der Regel von hinten unten im leichten Steigflug erfolgen, wobei der Flugzeugführer erst in einer Entfernung von 50 bis 100 m seine Schrägbewaffnung auslöste. Vorteilhaft war diese Angriffstaktik dadurch, daß die eigene Besatzung weniger gefährdet war als beim direkten Anflug von hinten, da die englischen Bomber meist Vierlingsabwehrstände im Heck besaßen.

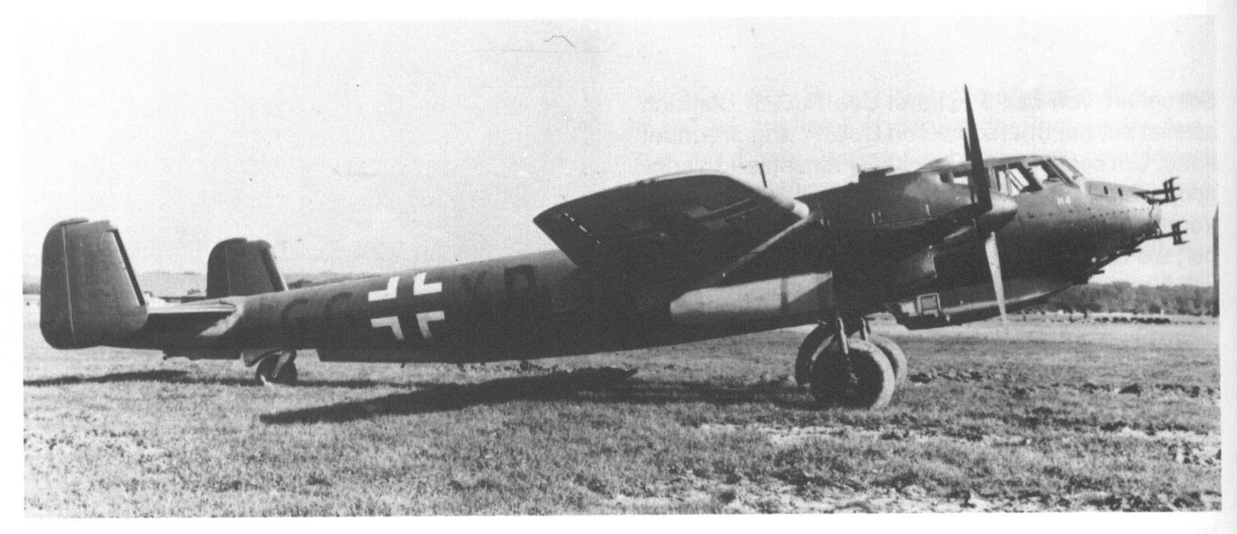


Bruchgelandete Do 217 J-1 der 41. Stormo Caccia Nocturno in Norditalien.

Wegen der technischen Aufwendigkeit blieb es beim späteren Einsatz bei der weiterverbesserten Lichtenstein-Anlage und vier Schrägwaffen. Dem Vorschlag Poppendiecks, die Waffenanlage auf

Viertes Musterflugzeug der Do 217 N-O, GG–YD während des Einflugbetriebs.





Seitenansicht der Do 217 N-04 mit FuG 202 in Löwental.

sechs MG 151 zu erweitern, stand die Luftwaffenführung skeptisch gegenüber.

Der Erringung taktischer Vorteile dienten auch Versuche zur schnellen Fahrtreduzierung um sich auf die Geschwindigkeit des Gegners einstellen zu können.

Wie bereits die Do 217 J-1/U2 (WerkNr. 1364) erhielt auch die mit Do 217 J-1/U4 bezeichnete Mustermaschine (WerkNr. 1366) im Oktober 1942 einen halbstarren Bremsschirm. Drei der folgenden Maschinen (WerkNrn. 1370 bis 1372) rüstete man nach dem Schrägeinbau von sechs MG 151/20 zu-

Zeichnung der Do 217 N-2 vom Frühjahr 1943, bei der noch keine Schrägbewaffnung vorgesehen war.

sätzlich mit der Schirmbremse im Heck aus.

Jene Nachtjäger trugen die Musterbezeichnung Do 217 J-1/U2, U4. Neben diesen, vorläufig noch als Versuchsträger fliegenden Nachtjäger, befanden sich die meisten Serienflugzeuge, außer bei Schoenerts Staffel, beim Stab der IV. Gruppe des NJG 2, der 6. NJG 4 und dem Schulverband NJG 101.

Das Nachtjagdgeschwader 101 operierte – neben der Einsatzschulung – nördlich des Neusiedler Sees und in Ungarn. Unter Führung des Gruppenkommandeurs, Hauptmann Schwab, flog die Schulungsgruppe in der Hauptsache die Do 217 J-1 – mit und ohne Bugbewaffnung – als Übungsflugzeug, dann die Do 217 J-2 und einige Maschinen des Typs Do 217 N als Einsatzmuster mit Lichtenstein-Radar.

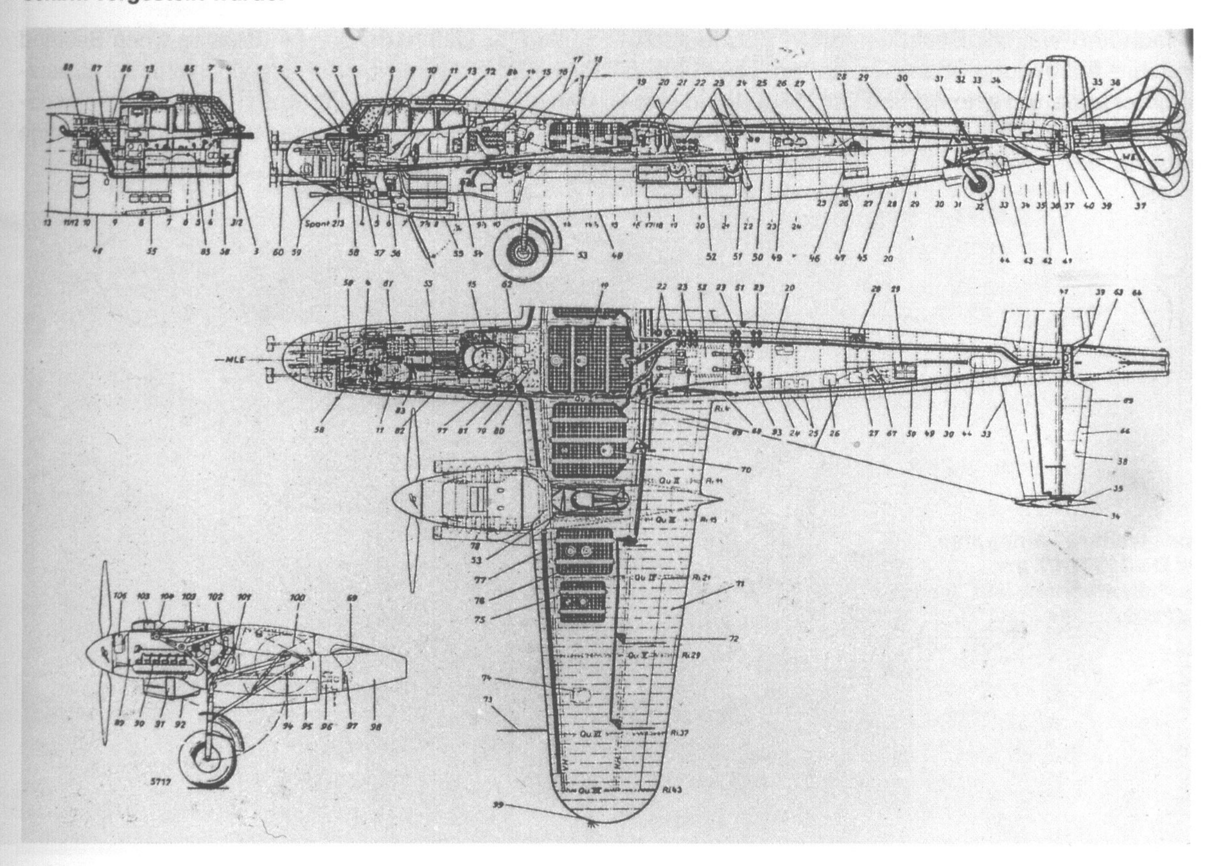
Dem Staffelkapitän der 11./NJG 101, Hauptmann Hans Krause, glückten über Ungarn und bei Einsatzflügen über der Adria innerhalb kurzer Zeit mit der Do 217 mehrere Luftsiege. Nach dem zwölften Abschuß erhielt Krause das Ritterkreuz. Anfang 1945 sollte die Umrüstung der vierten Gruppe von der Do 217 auf Ju 88 G-6 erfolgen, wozu der Verband nach Nürnberg verlegte. Die Dornier blieben in Ungarn zurück.

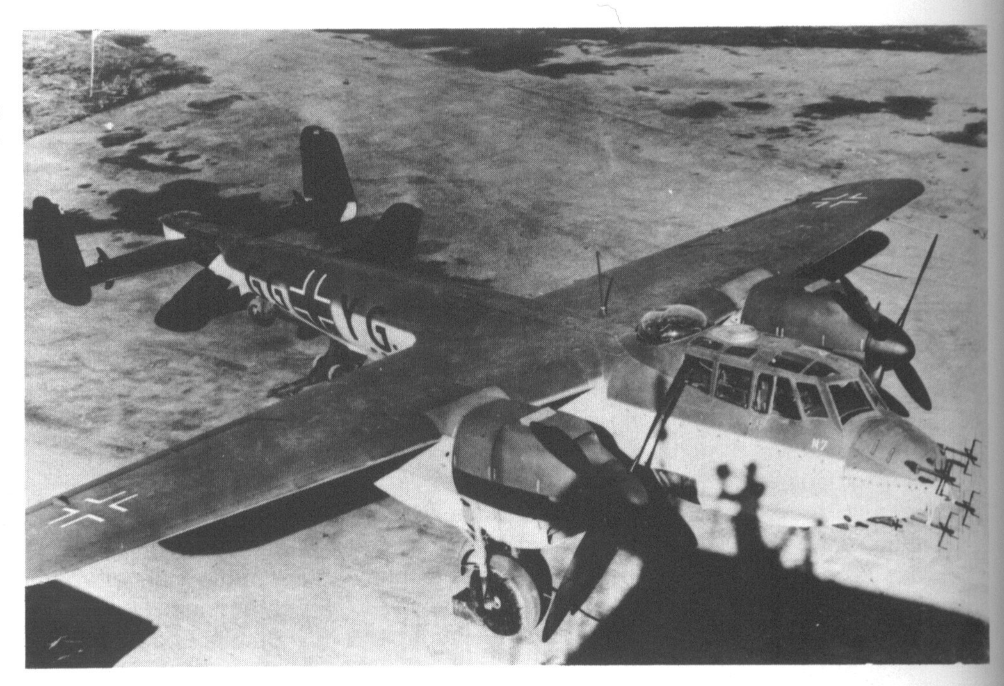
Zur Einsatzgeschichte gehört auch die Lieferung von einigen Do 217 J an die italienischen Luftstreitkräfte.

Im Sommer 1942 hatte Deutschland dem Commando Supremo verbindlich die Abgabe von Nachtjägern der Typen Bf 110 C und Do 217 J zugesagt. Um den italienischen Besatzungen ein Gefühl für das künftige Kriegsgerät zu geben, entsandte man einige Flugzeugführer und Bordfunker am 1. August 1942 zur Einweisung nach Venlo. Zehn Tage später trafen die Männer von dort kommend in Stuttgart-Echterdingen ein, wo die Umschulung zügig anlief.

Bereits Ende September 1942 kehrten die Besatzungen nach Pozzola zurück, nachdem sie am 25. 9. 1942 in München-Riem je eine Bf 110 und eine Do 217 übernommen hatten. Nach einem Mo-

Seitenansicht der Do 217 N-2, wie sie im Handbuch Teil 0 vom 30. 04. 1944 mit Schrägbewaffnung und Bremsschirm vorgestellt wurde.





Die siebte Do 217 N-O (GG+YG) nach Fertigstellung bei Dornier.

nat war die erste Nachtjagdstaffel mit deutschen Flugzeugen größtenteils einsatzklar.

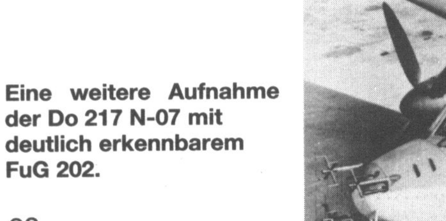
Am 1. Januar 1943 befanden sich bei dem 41° Stormo Caccia Noturno vier Do 217 J-1, drei Bf 110 C, eine CR 42 CN sowie ein erbeuteter »Beaufighter«-Nachtjäger.

Nachdem weitere Besatzungen in Süddeutschland ihre Ausbildung absolviert hatten, überführten sie unter anderem eine weitere Do 217 J-1 und erstmals eine Do 217 mit FuG 202 zu ihrem Heimathorst in Italien.

Im Sommer 1943 folgten mehrere Nachtgefechte mit alliierten Bombern, die Ziele in Norditalien anflogen. So in der Nacht vom 16. zum 17. 7. 1943, als zwei Do 217 J-1 einen Verband von »Lancaster«-Bombern attackierten und dabei ein feindliches Kampfflugzeug wirksam beschossen.

Am 31. Juli hatte der 41° Stormo einen Bestand von elf Do 217 J, von denen jedoch nur fünf einsatzfähig waren. Drei befanden sich nach Fahrwerksdefekten in Reparatur, für die übrigen fehlten wichtige Ersatzteile.





Eine weitere Aufnahme der Do 217 N-07 mit deutlich erkennbarem FuG 202.

Letztmals starteten die italienischen Do 217 in der Nacht zum 16. August 1943 zum Abfangeinsatz.

Ab September war die Umschulung auf einmotorige Jäger des Typs Re 2001 CN geplant.

Auch Ungarn bekundete Interesse an der Do 217. Während einer Besprechung zwischen Ràkosi-Bela und Göring am 13. 1. 1943 in Berlin wurde der Wunsch nach drei dieser Nachtjäger laut. Geliefert wurden jedoch später drei Bf 110.

Aber die Geschichte der Dornier-Nachtjäger endete nicht mit der Ausführung Do 217 J. Von Anfang an war auch die Produktion einer Ausführung mit DB 603 A-1 Reihenmotoren geplant.

Als Vorläufer der späteren Serienmuster dürfen zwei Versuchsflugzeuge gelten, die Teil der aus zehn Maschinen bestehenden Nullserie waren. Die ersten beiden Nachtjäger trugen nacheinander die Bezeichnungen NV1/NV2, N1/N2 bzw. N–01/N-02.

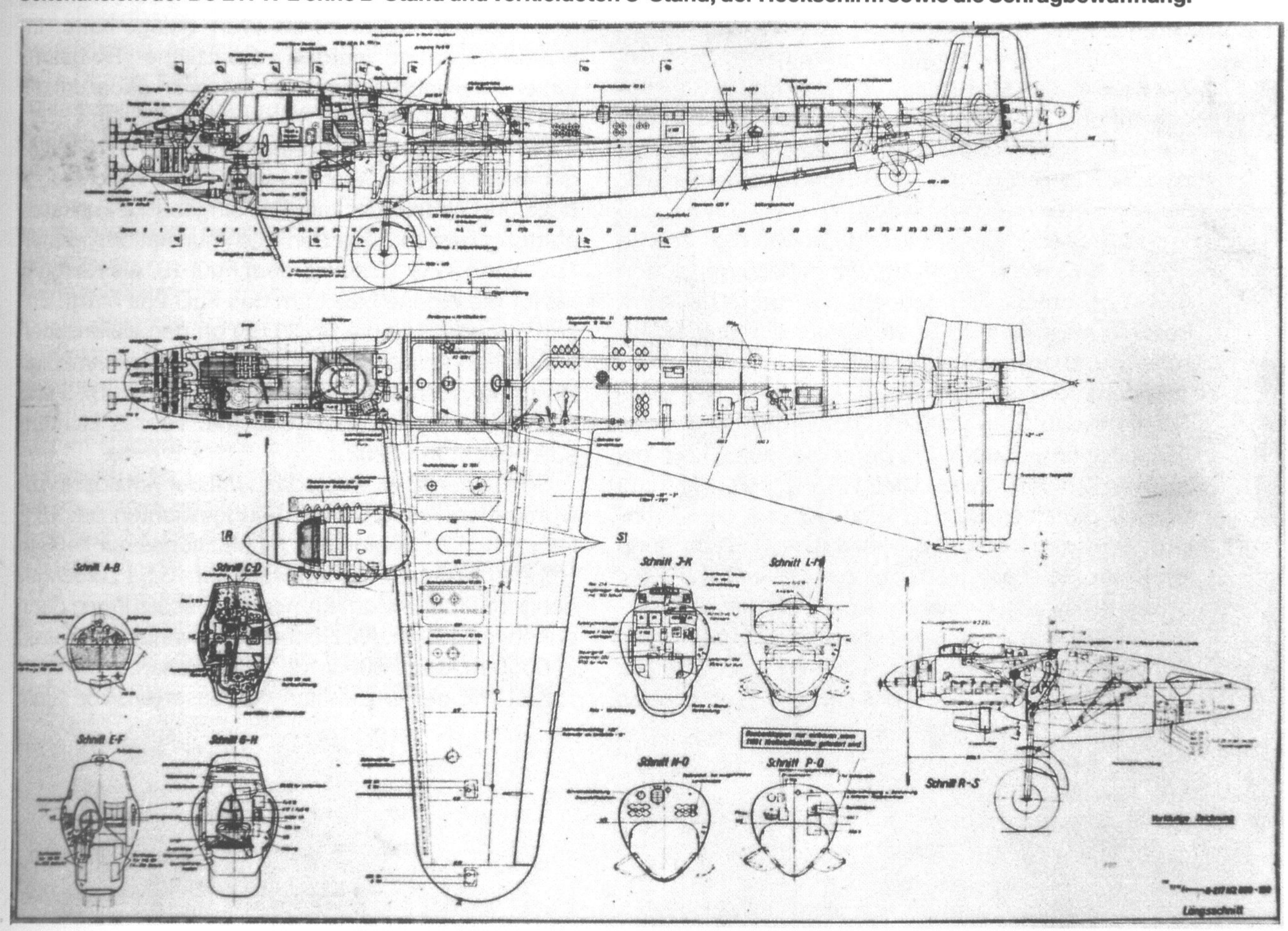
Die erste dieser Versuchsmaschinen befand sich ab etwa Mitte 1942 in Rechlin. Ihr folgte am 16. 8. 1942 die Do 217 NV2 aus Friedrichshafen kommend nach.

Nach der obligatorischen Eingangskontrolle diente die NV1 (GG+YA) neben der Leistungsüberprüfung hauptsächlich der Triebwerkserprobung mit dem DB 603 A-1.

Die Daimler-Benz-Motore wurden auch bei der zweiten Do 217 N (GG+YB) in verschiedenen Flughöhen im Dauerbetrieb getestet. Bereits am 11. Oktober 1942 stürzte die Besatzung Ritter mit der Do 217 NV1 (WerkNr. 1401) in die Müritz. Die Mannschaft konnte nur noch tot geborgen werden, nachdem die Maschine beim Einschweben mit ausgefahrenen Fahrwerk über die linke Fläche abgerutscht war. Die Do 217 NV2 (GG+YB) erhielt bis zum 12. 11. 1942 ihre Motoren. Ab dem 21. 12. 1942 lief in Rechlin die 100-Stunden Dauererprobung an, wobei nach 91 Stunden Kolben durchbrannten.

Zwischen dem 28. 4. 1943 und 8. 5. 1943 begann

Seitenansicht der Do 217 N-2 ohne B-Stand und verkleideten C-Stand; der Heckschirm sowie die Schrägbewaffnung.



die Erprobung der neu installierten DB 603 A-2 Reihenmotore. Wegen dauernder Pannen und Defekten kam es bald zu deren Ausbau. Am 20. Juni 1943 wird das Flugzeug letztmals erwähnt.

Schon ab April liefen Untersuchungen, die dem Ersatz der vier MG FF galten, aber erst im Spätsommer abgeschlossen wurden.

Die dritte Do 217 N trug die Musterbezeichnung N-1/U1 und wies neben kleineren aerodynamischen Verfeinerungen auch die auf MG 151/20 umgestellten Bugwaffen auf. Als Erprobungsflugzeug für die Rumpf- und Flächenenteisung setzten die Dornier-Werke im Sommer die WerkNr. 1404 ein, während die Maschinen mit den Herstellungsnummern 1406 und 1407 von Anfang als reine Truppenerprobungsmuster für den Fronteinsatz vorgesehen waren.

Wie bei allen früheren Do 217-Baureihen gab es auch bei der Do 217 ein sogenanntes Änderungsflugzeug, die GG+YH (WerkNr. 1408). Nach dem Testen verschiedener Kaltstartversuche im März 1943 mußten im Juni die Mustereinbauten für das »Lichtenstein BCR« und das Gerät »Bernadine« in kurzer Zeit realisiert werden.

Bis August 1943 stellte das Oberpfaffenhofener Werk die ersten zehn Nachrüstsätze für die Schrägbewaffnung der Do 217 N fertig. Das Einschießen der dafür notwendigen MG 151/20 erfolgte danach zwischen dem 27. und 31. 8. 1943 in Wismar und bei der E-Stelle in Tarnewitz.

Zu nennen ist außerdem noch die zehnte Do 217 N-O (WerkNr. 1410), die nahezu der dritten (GG+YC) entsprach, jedoch mit dem Peilgerät PeilG VI mit APZ 6 im Spätsommer die funktechnische Erprobung aufnahm.

Zusammen mit der GI+ZL, die der Rechliner Triebwerksabteilung zur Dauererprobung des DB 601 diente, flog in Travemünde die GI+ZH, die zusammen mit zwei Do 217 J-1 (RB+YH und BK+IO) zwischen dem 2. 12. 1942 und dem Frühjahr 1944 zum Zwecke der taktischen Überprüfung infraroter Zielscheinwerfer eingesetzt war.

Ebenfalls zur Weiterentwicklung der Dornier-Nachtjäger schaltete das Technische Amt und das Kommando der Erprobungsstellen die Werft der Deutschen Lufthansa bei der E-Stelle Werneuchen ein. Man betraute die dortigen Techniker mit einer Einbaustudie mit SN 2-Radaranlage.

Dazu traf am 19. 10. 1943 ein aus einer Do 217 E-4 (WerkNr. 52041) umgebauter Nachtjäger ein. Sieben Tage später folgte die Einbaubesprechung, an der das Technische Amt, Dornier, die DLH und Vertreter des KdE teilnahmen. Wie üblich sollten die vier Dipole vor dem Rumpfbug der Do 217 N angebracht werden.

Nach kurzer Flugerprobung – nebst Leistungsmessung – sowie dem Erfliegen der Eigenschaften mit SN 2-Antennenanlage sollte die Mustermaschine an Telefunken abgegeben werden, um dort funktechnisch vermessen zu werden.

Bei den folgenden – mit dem FuG 202 ausgerüsteten – Großserienflugzeugen faßte man zwei unterschiedliche Grundversionen ins Auge:
Die Do 217 N-1 und die N-2, von der es zwei Untervarianten geben sollte.

Konstruktiv gingen die dreisitzigen Einsatzflugzeuge aus der Do 217 E-2/E-4 und der J-1/J-2 hervor, wobei man auf die Verbesserung der Flugdauer und -strecke besonderen Wert gelegt hatte. Im Bombenschacht wurden zusätzliche Treibstofftanks untergebracht; es handelte sich dabei um die Rüstsätze R 14a und R 17.

Für Flüge über See führten die schweren Nachtjäger eine spezielle Seenotausrüstung mit Schlauchboot und Notsender mit. Die eingebaute Funkausstattung bestand aus den Kommunikationsgeräten FuG X mit TZG 10 sowie dem FuG 16. Als Kenngerät für die eigene Flak kam das FuG 25a hinzu. Zusätzlich erhielten die Do 217 N oft den elektrischen Feinhöhenmesser FuG 101. Die serienmäßige Blindflug-Ausrüstung bestand aus dem FuBl. 2 und dem PeilG V. Als Suchgerät gab es das Lichtenstein-Gerät FuG 202.

So ausgerüstet, noch dazu mit der nutzlosen Abwurfwaffen-Anlage, bei Abfluggewichten um 15 t, ließen sich zu Beginn des Einsatzfluges nur 7400 m Höhe erklimmen. Mit langsam auf 13,5 t zurückgehendem Fluggewicht kamen die Besatzungen dann auf etwa 8400 m. Als Höchstgeschwindigkeit waren in 6000 m kaum 500 km/h zu erreichen.

Erst mit der wesentlich verbesserten, vor allem

aber gewichtsmäßig erleichterten Do 217 N-2 wandelte sich das Erscheinungsbild.

Nach deren Datenblättern sollte dieses Flugzeug wie folgt in Serie gehen:

Einmal als Nachtjäger ohne Schrägbewaffnung und Bremsschirmeinbau und dann in der Ausführung mit vier schrägen Maschinenwaffen und halbstarrem Bremsschirm.

Als Musterflugzeug der Version Do 217 N-2 flog zunächst bei den Dornier-Werken eine umgebaute Do 217 E-1 (Werknummer 0174). Sie trug die Kennung PE+AW.

Das Handbuch Do 217 N-2, Teil O, Allgemeine Angaben, stellte die Maschine im April 1944 genau vor.

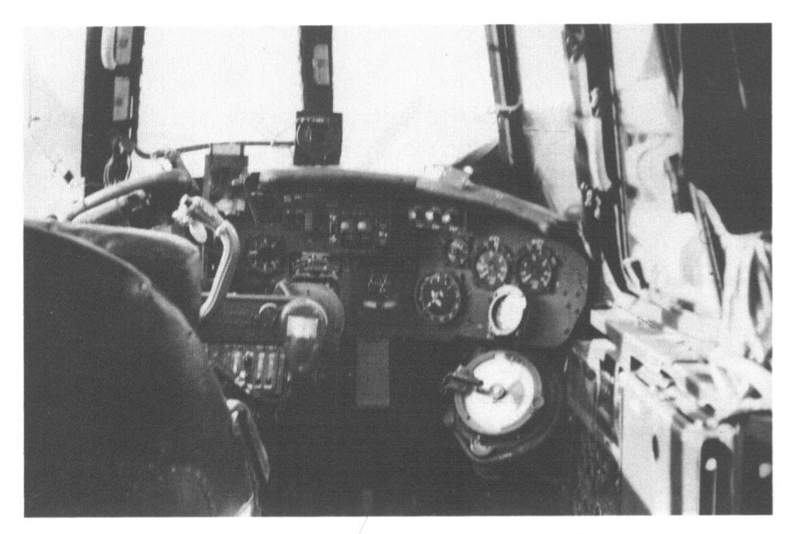
Neben der weiter verbesserten FT-Ausrüstung, so kam etwa das FuG 16 ZY und in Einzelstücken wohl auch das FuG 214 zum Einbau, wurde der gesamte C-Stand ausgebaut und stromlinienförmig mit Holzteilen verkleidet.

Ebenso wurde der B-Stand mit seiner Drehlafette DL 131 fast überall entfernt und die Öffnung mit einem abwerfbaren Plexiglasdeckel geschlossen. Die bedarfsweise Nachrüstbarkeit der Waffenstände hatte Dornier berücksichtigt.

Die zweite Ausführung sah zusätzlich die serienmäßige Verwendung von vier MG 151/20 anstatt der üblichen MG FF vor. Der Ersatz der vier starren MG 17 durch andere, leistungsstärkere Waffen, wurde vermutlich realisiert; zumindest nicht als Serienversion.

Wie schon bei der ersten Variante, hatte man endlich die gesamte Abwurfwaffen-Anlage nebst Bombenklappen ausgebaut und durch eine leichte Holzverschalung – gewichtsparend – ersetzt. Weitere Modifizierungen ergaben sich bei der Hauptgerätetafel im Cockpit sowie beim Passiv-Schutz für die Besatzung. Das gesamte Rumpfvorderteil war stärker als bisher gegen Feindbeschuß armiert. Gleiches galt für die vordere Kabinenverglasung. Als Rüstsatz für die Erstausführung bot Dornier einen 1160 l fassenden Rumpfbehälter, die modernisierte Waffenanlage und die Schirmbremse an.

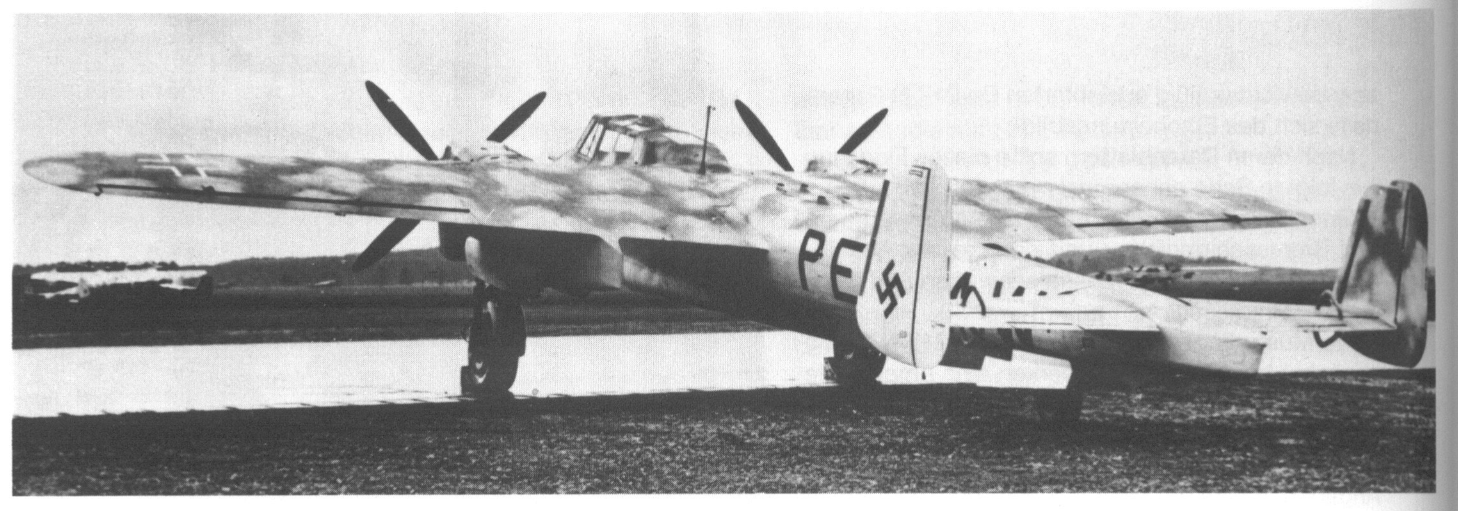
Infolge der durchgreifenden aerodynamischen Verbesserungen stieg die Höchstgeschwindigkeit



Innenansicht des Do 217 N-2-Führerraums mit Schiebesteuerung.

Die aus vier MG 151/20 bestehende Waffenanlage der dritten Do 217 N-0, Werk-Nr. 1403, GG+YC, die auch als Do 217 N-1/U1 bezeichnet wurde.





Mehrere Do 217 N-Nachtjäger während des Einfliegens in Friedrichshafen.

auf über 525 km/h. Die Gipfelhöhe lag nun bei einem mittleren Fluggewicht von 12,2 t bei gut 9500 m.

Von der Do 217 N wurden ab Ende 1942 – allerdings nur bis zum September des darauffolgenden Jahres – über 210 Maschinen gefertigt, 25 davon bereits aus Einzel- und Ersatzteilen, die bei der Produktionsaufgabe bereits beim Hersteller vorhanden waren.

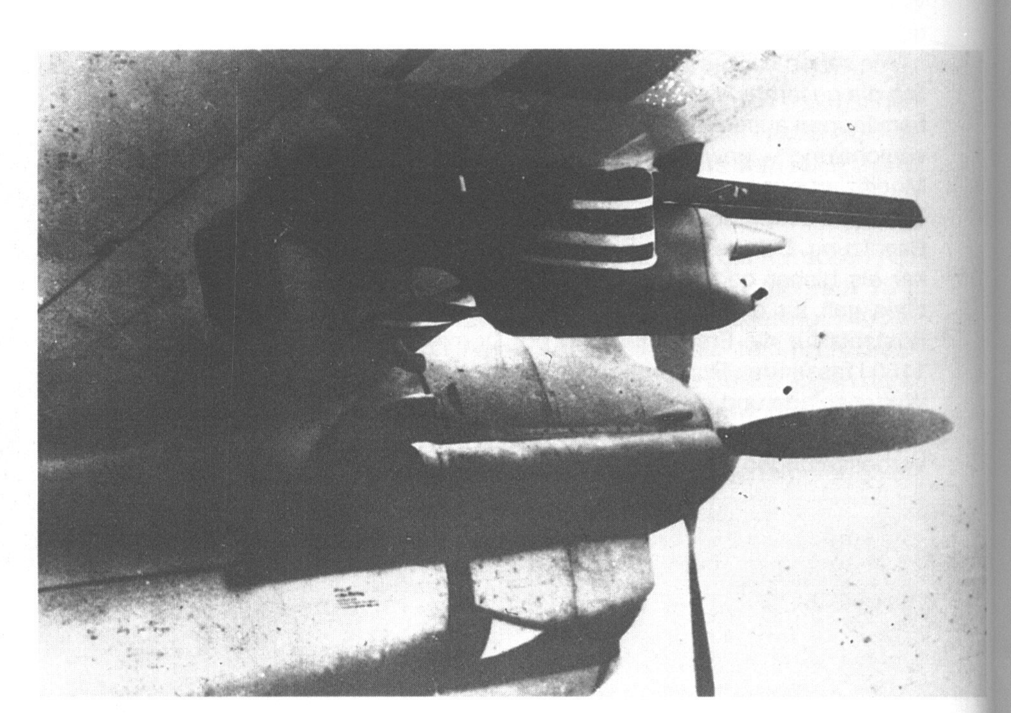
Der durchschnittliche monatliche Ausstoß lag zwischen 20 und 25 der verbesserten Einsatzflugzeuge.

Insgesamt liefen bei Dornier 364 Nachtjäger aller Baureihen vom Band.

Die Reichsluftverteidigung verfügte am 31. Januar 1944 nur über zwei Do 217 J-2, aber immerhin 35 Maschinen der Typen Do 217 N-1/N-2. Bis Mai 1944 waren kontinuierlich etwa 30 Dornier-Nachtjäger bei den verschiedenen Frontverbänden anzutreffen.

Stärkennachweisungen für den 31. Juli und 30. September 1944 nennen 55 bzw. 54 der überschweren Nachtjäger. Zahlreiche Do 217 N-1 gehörten davon zur 4./NJG 3 (Kennungen: D5+AM bis D5+MM, zur 5. Staffel (D5+AN bis D5+MM) sowie zur 8./NJG 2 und zur 11./NJG 5.

Die Mehrzahl der Do 217 N-2 flog bei der 4./NJG



Erprobungsträger Do 217 mit DB 603 A-1 und untergehängter Luft-Luft-Rakete Hs 298.

3, dem Stab des NJG 100 und der 18. Staffel des NJG 101.

Gelegentlich wurden einzelne Do 217-Nachtjäger auch von dem NJG 200 (8V+NO) sowie bei der 9. bis 11. und der 14. Staffel des Schulgeschwaders 101 als Übungs- und Einsatzflugzeuge eingesetzt.

Der kurzfristige Auslauf der Do 217 N und die damit im Gegensatz zur Bf 110 und Ju 88 nur geringe einsatzmäßige Verbreitung dieses Typs beruhte nicht allein auf den teilweise unbefriedigenden Flugleistungen, sondern vor allem auf technischen Schwierigkeiten und Lieferproblemen bei den DB 603 A1 und A-2-Motorenanlagen.

Noch am 2. Juni 1942, so jedenfalls die Stellungnahme von Generalingenieur Eisenlohr, mußte festgestellt weden, daß sich der DB 603 damals noch in einem Entwicklungsstadium befand, der einen Einbau in Einsatzmuster eigentlich ausschloß.

So verhinderten Defekte am Kleingetriebe, der Ölspeicherung und der Laderkupplung den erwarteten, reibungslosen Dauerbetrieb.

Von den zwischen Herbst 1942 und Frühjahr 1943 vorgesehenen zehn Do 217 mit DB 603 wurden einstweilen alle bis auf drei vom Technischen Amt storniert. Außerdem kam es zur Streichung aller fünf Ju 88-Versuchsmuster mit DB 603. Lediglich der E-Stelle in Rechlin wurde ein geringes Kontingent dieser Triebwerke zur Verfügung gestellt.

Milch, als der Verantwortliche, schäumte über mehrere Sitzungen hinweg: » . . . die Entwicklungsdauer ist zu lang, die Erprobung soll Tag und Nacht laufen . . . Unterbrechungen sind nur zu Tankpausen gestattet!.«

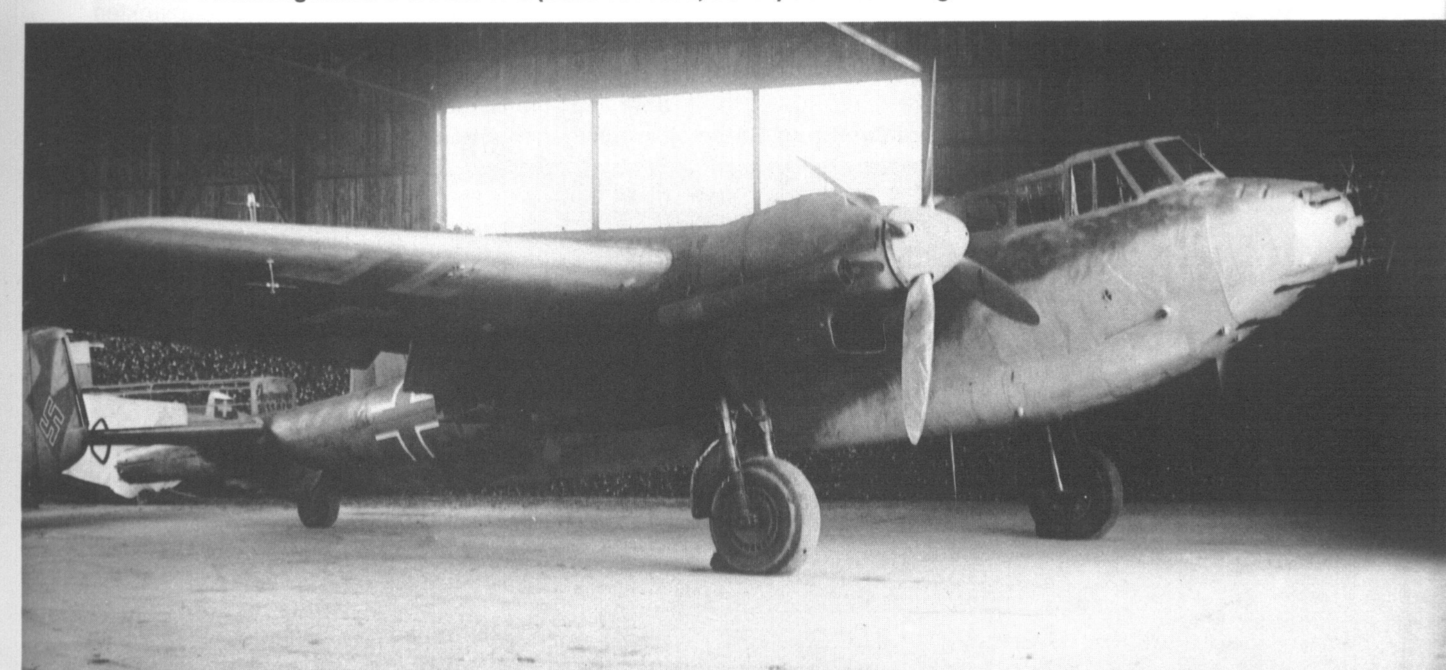
Trotz des Engpasses beim DB 603 wurde ab Oktober 1942 mit der Umrüstungs-Aktion »Ju 88 mit BMW 801-Triebwerken begonnen, die teilweise bei der Do 217 E abgezweigt wurden und damit zu neuen Verzögerungen im Ablaufplan führten.

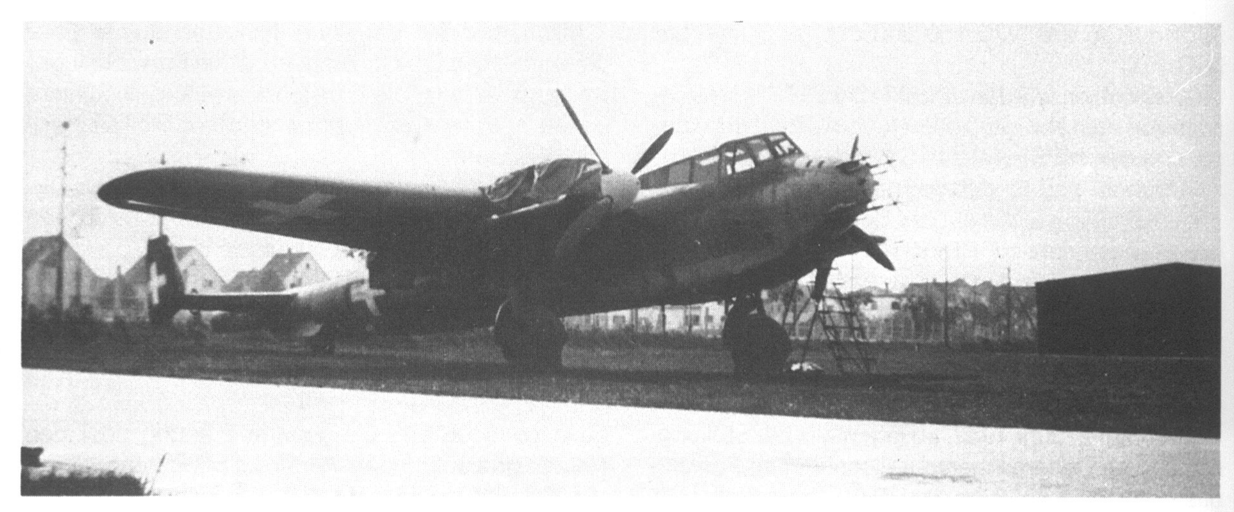
In der am 29. Juni 1943 stattgefundenen Rüstungsbesprechung wurde schließlich festgestellt, daß das Ausbleiben einer funktionstüchtigen Großserie beim DB 603 die gesamt Planung über den Haufen geworfen habe. Allein der Mindestbedarf für die Ausrüstung der He 219 ließ sich nur mit viel Mühe decken. Für die Do 217 M und N reichte die Produktion nicht mehr aus. Selbst nach den wirklich optimistischen Schätzungen der Rüstungsführung erwartete keiner der Eingeweihten im Sommer 1943, daß sich die angespannte Triebwerkslage vor Mitte Herbst bessern würde.

Nach der Vorlage der neuesten Fertigungszahlen am 16. Juli 1943 ergab sich eine noch düstere Lage. Bei der Do 217 N mußte mit einem immensen Produktionseinbruch gerechnet werden. Ein solcher Rückstand aber ließ sich nicht vor Ende Frühjahr 1944 aufarbeiten!



Die in der Schweiz gelandete Do 217 N-2 (Werk-Nr. 1570, 3C+IP) der Besatzung von Feldwebel G. Konzac.





Die in Basel-Birsfelden gelandete Do 217 N-2 mit schweizerischen Hoheitskennzeichen im Jahre 1946.

Im August sah es dann für einige Wochen so aus, als müßten bis auf die beiden Nachtjägervarianten alle übrigen Do 217 mit Daimler-Benz-Motoren gestrichen werden.

Da kurzfristig keine Besserung zu erwarten war, ordnete das Technische Amt notgedrungen eine umgehenden Aufstockung der Ju 88 C-6 Ausbringung von bislang 40 auf nun 60 Maschinen im Monat an.

Im Oktober 1943 hatte sich die Situation weiter verschlechtert, so daß man die Produktion der Do 217 mit DB 603 bereits im Februar mit letztmals 10 Serienflugzeugen auslaufen lassen wollte. Von nun an erhielt die Ju 88 C-6 mit BMW 801 – sie firmierte nun unter der Bezeichnung Ju 88 R-1 und R-2 – noch höhere Priorität.

Dazu trafen bei der Luftwaffenführung im September 1943 immer neue Meldungen ein, die sich mit der großen Zahl defekter DB 603 befaßten. So blieben beispielsweise bei der II./NJG 3 im Juli 1943 alle 14 Do 217 N infolge nur schwer behebbarer Triebwerksschäden unklar am Boden.

Teils erhebliche Verzögerungen bei der Zuführung von Austauschmotoren führten 1944 zu Provisorien.

So behalf man sich bei der IV./NJG 101 und den übrigen Schulgruppen mit der Umrüstung auf die leistungsschwächeren BMW 801 ML-Triebwerke, um wenigstens einen Teil des Flugzeugbestandes für Übung und Einsatz klar zu erhalten.

Probleme waren auch bei der Verwendung des Rüstsatzes R 25 entstanden. Die Sturzflugbremse in Form des Bänderfallschirmes, die außer bei der Do 217 N noch bei einigen Do 217 E, aber auch bei der K-1, M-1 und M-11 zum Einsatz kam, bereitete durch mehrere Modifizierungen Mehrarbeit für die Feldwerften. Erst 1944 war man mit den Resultaten einigermaßen zufrieden. Die Schirmbremse bestand aus Stoffbändern und wurde von acht Streben aus dem annährend runden, blechbeplankten Rumpfendstück herausgezogen und entfaltete sich selbständig vom Fahrtwind. Nachteilig erwies sich aber, daß die Bedienung durch den Bordmechaniker erfolgen mußte, da sich das Handrad hinter dem Pilotensitz befand. Der Flugzeugführer hatte daher die Anlage nie richtig im Griff.

Die Schrägbewaffnung, inzwischen als Rüstsatz R 22 bei vielen Do 217 N eingebaut, bewährte sich dagegen ohne Einschränkung. Für das Anvisieren des unterflogenen Zieles war in der Mitte der Kabinenverkleidung ein zweites Reflexvisier angebracht worden.

Trotz einer Vielzahl von Änderungen und Verbesserungen blieben viele Besatzungen in der Reichs-

luftverteidigung bei ihrem Wunsch nach Ju 88 oder Bf 110.

Die Bestände an Do 217 N lagen im Juli 1943 noch bei knapp 30 Maschinen und sanken dann vielfach auf nur 15-20 einsatzklare Nachtjäger ab.

Das XII. Fliegerkorps stellte lapidar fest: „Der Nachschub an Do 217 N stockt völlig. Das Baumuster kann deshalb nicht mehr als Einsatzmuster gewertet werden. Die Motoren fehlen!"

Zahlreiche ab Sommer 1943 eingetretene Flugunfälle steigerten nicht gerade die Beliebtheit und die Zahl der noch flugklaren Do 217 N.

So etwa die WerkNr. 52006, eine Do 217 N-2, die von Tarnewitz nach Oberpfaffenhofen unterwegs war, aber nur bis Fürth kam. Weitere bekanntgewordene Verluste sind beispielsweise die Besatzung Rehm von der III./NJG 2, die mit ihrer Do 217 N-1 am 16. 7. 1943 vom Feindflug nicht zurückkehrte oder die Do 217 JU-1 der IV. Lehrgruppe des NJG 101 (Kennung: KI+LV), die in Ungarn bei einer Notlandung erheblichen Schaden litt.

Viele der Flugzeuge konnten repariert werden und fanden sich später bei den Kurier- und Poststaffeln der Luftwaffe wieder. Im Herbst 1943 konzentrierte das Oberkommando der Luftwaffe seine verbliebenen Dornier-Nachtjäger zunächst beim NJG 4 sowie beim NJG 100 im Osten. Da dort infolge der überaus schlechten Platzverhältnisse mehrere der schweren Nachtjäger schnell Fahrwerksbrüchen zum Opfer fielen, es noch dazu Probleme mit dem Ersatzteilnachschub gab und es häufig an einem geeigneten Gegner fehlte, wurden die Do 217 wieder abgezogen. Verlustreich für die Nachtjagd gestalteten sich im Oktober 1943 die Tageinsätze deutscher Nachtjäger.

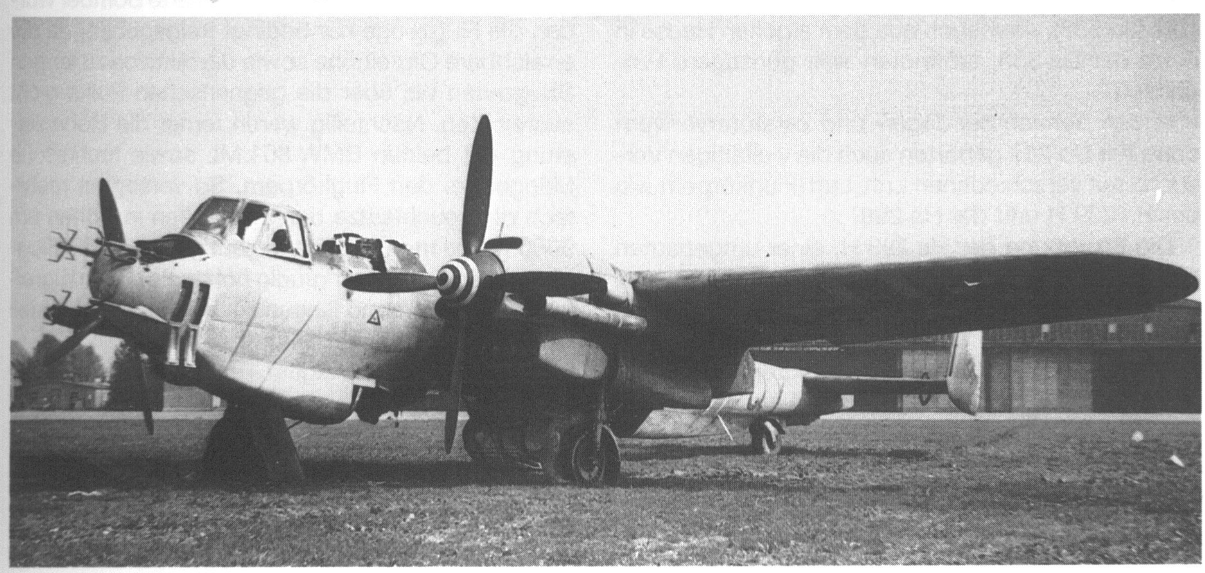
Trotz der überaus starken Bugbewaffnung hatten auch die Do 217 gegen B-17-Pulks keine reelle Aussicht auf schnellen Erfolg. Den Bf 110 erging es nicht anders.

So kann es nicht verwunderlich erscheinen, daß bis zum Jahreswechsel 1944/45 kaum noch Do 217 bei den Frontverbänden zu finden waren. Die Masse der Nachtjagdstaffeln verfügte inzwischen über die Bf 110 G-4, die Ju 88 G-1 mit BMW 801 und die Ju 88 G-6 mit Jumo 213, die alle drei größere Leistungsreserven besaßen.

Die Geschichte der Dornier-Nachtjäger wäre unvollständig ohne die Erwähnung einer Reihe von Hö-



Eine der letzten 1945 noch flugklaren Do 217 N-1 in Süddeutschland.





Do 217 N-1, SO+QY, wie sie im Mai 1945 bei Straubing von amerikanischen Truppen erbeutet wurde.

hennachtjägern, die von der Do 217 P-1 abgeleitet waren und sich 1943 im Projektstadium befanden. Bereits die rechnerischen Leistungen schlossen den Bau von Musterflugzeugen aus. Die Konkurrenzentwicklungen bei Heinkel (He 219) und Junkers (Ju 388), aber auch aus dem eigenen Hause in Form der Do 335, eröffneten weit günstigere Prognosen.

In den Bereich der Jäger- und Zerstörerverwendung der Do 217 gehörten auch die vielfältigen Versuche mit verschiedenen Luft-Luft-Flugkörpern wie der Hs 239 H und der Hs 298.

Die Erprobung der Hs 293 H, einer umgebauten Gleitbombe, als Luft-Luft-Flugkörper, begann kurz nach dem Eintreffen der ersten umgerüsteten Do 217 K-2/U1 am 17. Juli 1943 in Peenemünde.

Kurze Zeit darauf, am 28. Juli, folgten ein zweites Musterflugzeug (WerkNr. 4558) und Anfang August eine weitere Maschine mit der Werknummer 4541.

Nach einer eingehenden Überprüfung der Flugkörperanlage erstreckten sich die Arbeiten zunächst auf die Heizungsanlage für die als Rumpfmittellast mitzuführende Hs 293 H.

Anschließend ging es an die Fernlenkanlage, das FuG 203e, woran sich die Ermittlung der Flugleistungen mit der untergehängten Lenkwaffe anschlossen.

Für den späteren Einsatz auf alliierte Bomber wurden die Flugzeuge nur bedingt freigegeben, da die erreichbare Gipfelhöhe sowie die taktisch zu langen Steigzeiten bis über die gegnerischen Pulks nicht ausreichten. Nachteilig waren ferner die Höhenleistung der beiden BMW 801 ML sowie technische Mängel bei den Flugkörpern. So versagten mehrfach die Leuchtsätze der Gleitwaffen in Höhen um 9000 m. Da man aber davon ausging, daß die Flugkörperträger nur geringfügig höher als der anzugreifende Feindverband fliegen sollte, fiel jener Nachteil nicht besonders ins Gewicht.

Nachdem am 1. August 1943 ein Versuchsmuster (WerkNr. 4558) an das EK 100 nach Garz abgegeben wurde, galt es einige Schaltfehler in der Waffenanlage zu beseitigen, ehe die Erprobung zugunsten anderer Flugkörper eingestellt wurde.

Vorteilhafter liefen die Versuche mit der Hs 298 in Karlshagen. Eine erste Serie von fünf Abwürfen fand

von einer Do 217 aus zwischen Ende August und dem 4. 9. 1944 statt. Alle Abwürfe wurden von der unter den Außenflächen angebrachten Startschiene ausgeführt.

Der erste wirkliche Abschuß sollte in einer Höhe von 2000 m erfolgen. Das Start- und gleichzeitig auch das Marschtriebwerk sorgten für die Beschleunigung der Rakete.

Nach Verlassen der Schiene zog der Flugkörper jedoch rasch nach rechts oben weg und stürzte Sekunden später steuerlos ab.

Auch die drei folgenden Abschüsse waren nicht von Erfolg gekrönt. Erst beim fünften Anlauf flog die Hs 298 immerhin 30 Sekunden in 4000 m Höhe; dann stürzte auch sie ab.

Anfang September 1944 explodierte das nächste Projektil nach nur fünf Sekunden. Im Oktober wurden von der Do 217 noch 13 weitere Versuche durchgeführt. Erstmals gelangen zwei komplette Abschüsse. Im Dezember 1944 übernahm eine Ju 88 (NS+RZ) die Funktion der Do 217 als Erprobungsträger.

DORNIER-KAMPFFLUGZEUGE IM SONDEREINSATZ

Im Frühjahr 1939 begann Prof. Dr. Herbert Wagner mit der Konzeption einer neuartigen Waffengeneration, die in ihrer Art nicht nur den Krieg über See revolutionieren sollte.

Nach seinen Vorgaben entstand bei Henschel in Berlin-Schöneberg eine fernsteuerbare Gleitwaffe zur Punktzielbekämpfung, die vorläufig nur zum Einsatz gegen Schiffsziele vorgesehen war.

Dank der Fernlenkung erwartete man, im Gegensatz zu den üblichen freifallenden Abwurflasten, eine wesentlich höhere Trefferquote. Die Entwicklung der Hs 293 erhielt daher schnell eine hohe Dringlichkeitseinstufung innerhalb der deutschen Forschungsführung.

Nicht nur die präzisere Zielfindung sprach für die Gleitbombe. Ein direktes Überfliegen der anzugreifenden, stark flakarmierten Flotteneinheiten oder Gleitzüge würde unnötig, da die Bombe über Funkimpulse ins Ziel zu lenken war. Der Gleitkörper selbst bot daneben infolge seiner Kompaktheit für die gegnerische Flak ein nur schwer zu treffendes Zielobjekt.

Im Frühjahr 1940 liefen nach Abschluß der grundlegenden Studien der Attrappenbau sowie die Konzeption der ersten Versuchsmusterreihen konsequent weiter. Gleichzeitig arbeitete man besonders intensiv am Sende- und Empfangsteil der Fernsteuerung.

Von Mai bis September kam es zur praktischen Erprobung der in eine He 111 (KC+NX) eingebauten, mit »Kehl« bezeichneten Funkanlage. Nach der eingehenden Durchprüfung schloß sich ebenfalls im Raum Peenemünde der Abwurf einer ersten noch ungesteuerten Hs 293 von einer He 111 (DC+CD) aus an. Zur Stabilitätsermittlung und zur allgemeinen Festigkeitserprobung folgten im September und Oktober 1940 Abwürfe von neun Geräten des Typs Hs 293 V2/3-11.

Erst am 16. 12. 1940 wurde mit der Hs 293 V2/12 eine erste gelenkte Gleitbombe abgesetzt. Da die Bodenmannschaft einige elektrische Anschlüsse vertauscht hatte, schlug die Premiere leider fehl.

Schon zwei Tage später konnte der Versuch wiederholt werden: Die abgeworfene Hs 293 V2/13 verfehlte ihr Ziel, eine große Feldscheune, jedoch nur knapp.

Der Abwurf einer Henschel Hs 293 der dritten Versuchsserie (daher die Bezeichnung V3) gelang im Frühjahr 1941 problemlos. Das 6000 BRT große Zielschiff vor der Küste Pommerns wurde voll getroffen.

Dennoch stand die Erprobung der neuen Waffe erst am Anfang. Es bedurfte noch der Abwürfe mit modifizierten Henschelbomben der Baureihen Hs 293 V3 und Hs 293 V4, die bis Ende Oktober 1941 stattfanden.

Nach der Vorführung der Hs 293 am 10. 8 1941 schien auch der letzte Skeptiker im RLM überzeugt zu sein; die Nullserienproduktion der Hs 293 A-O konnte im Werk Berlin-Schönefeld planmäßig anlaufen.

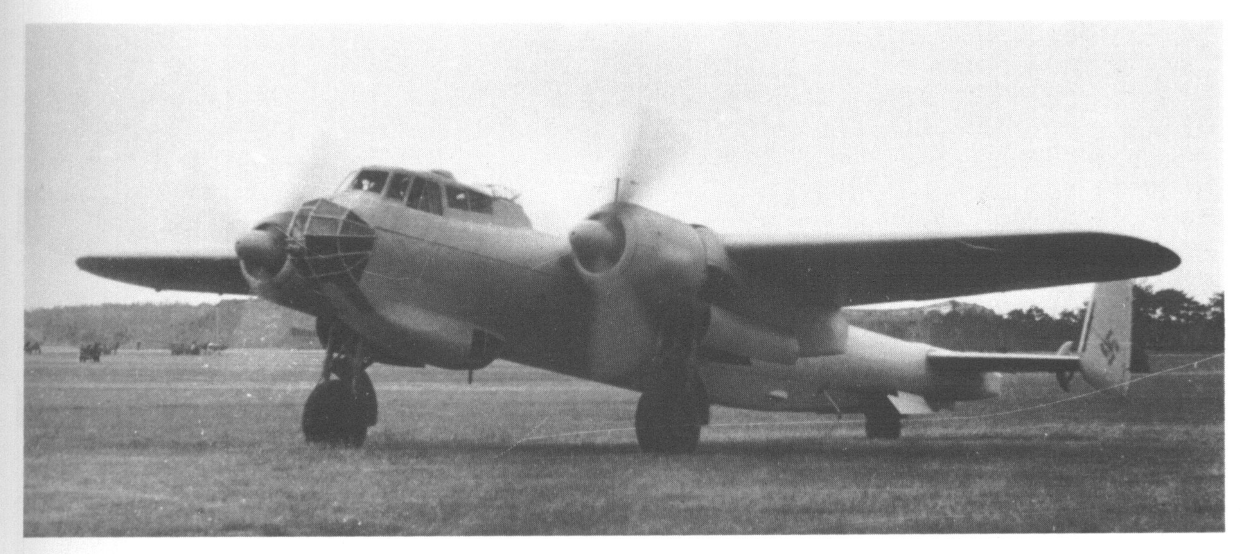
Für die reine Truppen- und Einsatzerprobung stellte die Luftwaffenführung am 1. November 1941 die Lehr- und Versuchsstaffel 293 auf, aus der später das Erprobungskommando (EK) 15 hervorging.

Im Januar 1942 meldeten die Henschel-Werke den Beginn der Großserienfertigung der Hs 293 A-1.

Für die Truppenversuche hatte man inzwischen drei He 111 H-12 bei Weserflug mit der Kehl-Anlage versehen. Am 7. Februar besaß die Lehr- und Erprobungsstaffel vier Maschinen, unter ihnen auch das 43. Versuchsmuster der He 111.

Mit dieser Ausstattung begann die Umschulung der Flugzeugführer und die Ausbildung der ersten neun Lenkschützen. Zwischen Februar und Mai 1942 warfen die Besatzungen 43 Hs 293 A-1, von denen 18 Geräte wegen technischer Mängel ausfielen. Alle übrigen funktionierten dagegen einwandfrei.

Das bei der Lehrstaffel ausgebildete Personal fungierte sodann zunächst als Einweiser beim



Bei der 5./KG 40 im Westen eingetroffene werksfrische Do 217 E-4.

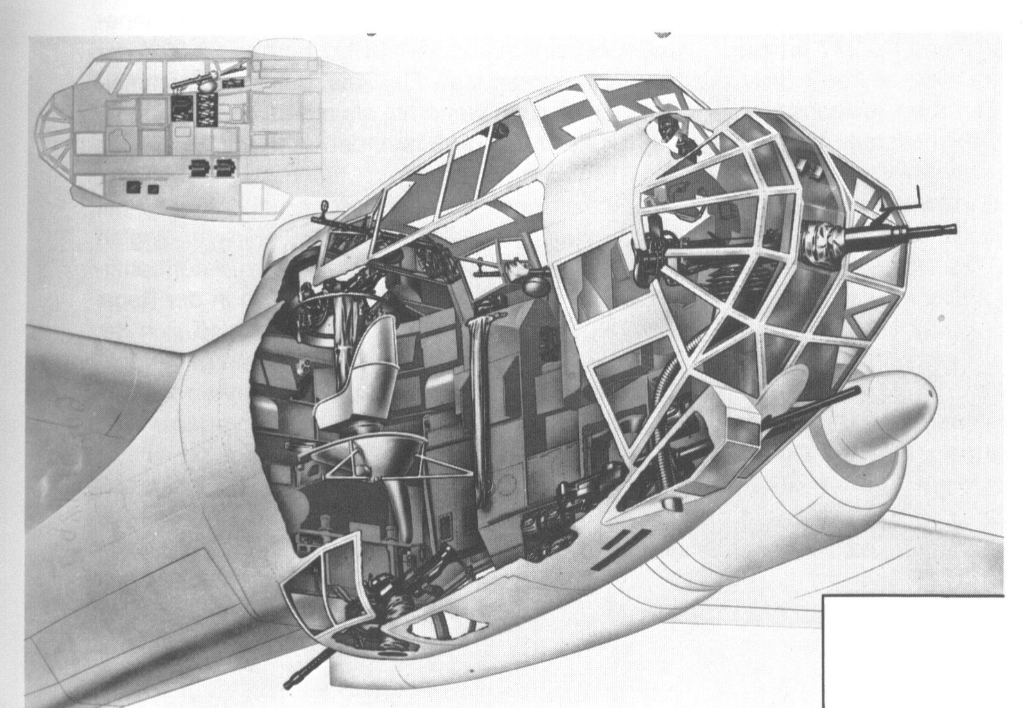
EK 15, bei dem staffelweise Personal für die Flugkörperschulung eintraf.

Ab dem 1. Februar 1942 – bis zum 15. Mai 1942 – fand zugleich die Grunderprobung der PC 1400 X, die vormals mit PD 1400 bezeichnet wurde, statt.

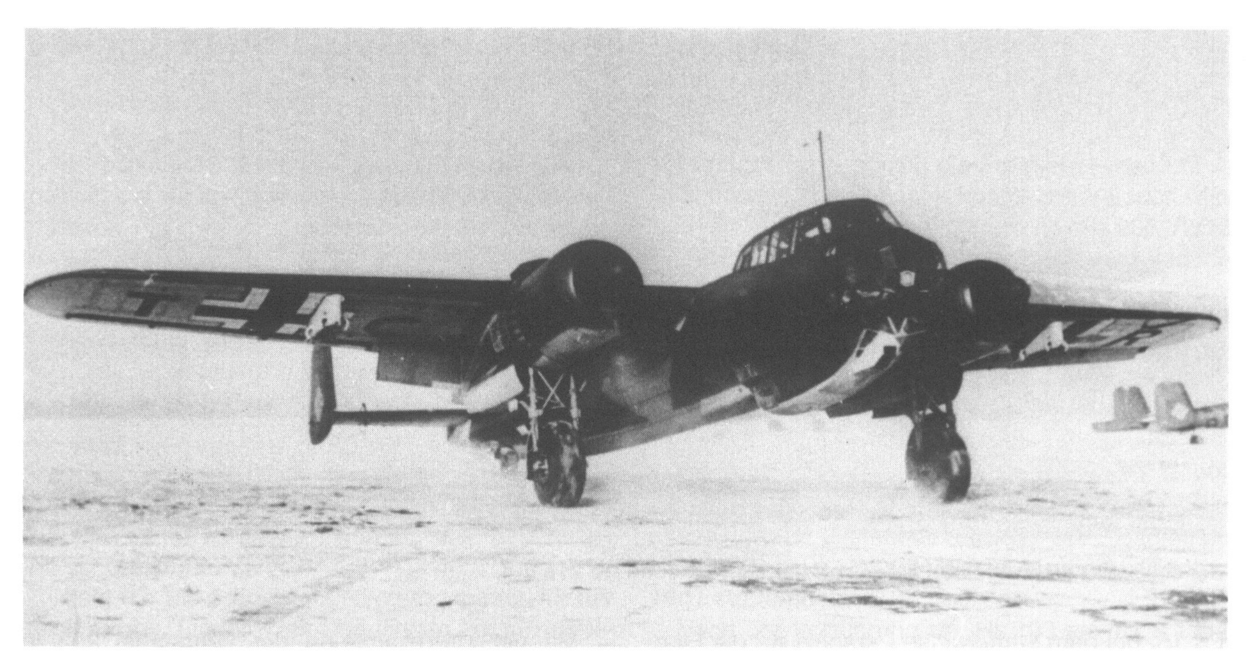
Wie bei den Henschel-Gleitbomben, lag die Durchführung der Versuche in den bewährten Händen der Erprobungsstelle Peenemünde-Süd in Karlshagen.

Mit der Umbenennung der Lehrstaffel 293 in EK 15, am 7. März 1942, fing die Truppenschulung erst richtig an. Ähnlich war es mit der taktischen Erprobung der mit »Fritz X«, teilweise auch nur als »FX« bezeichneten PC 1400 X.

So wurden im April 1942 zehn, im Mai deren dreizehn Lenkkörper von der He 111 H-12 aus geworfen. Bei den unter reinen »Laborbedingungen« abgesetzten Flugkörpern lagen noch 49 von 100 Gerä-



Bewaffnungsanordnung beim Atlantikkampfflugzeug Do 217 E-4 mit fünf beweglichen und einer starren Waffe.

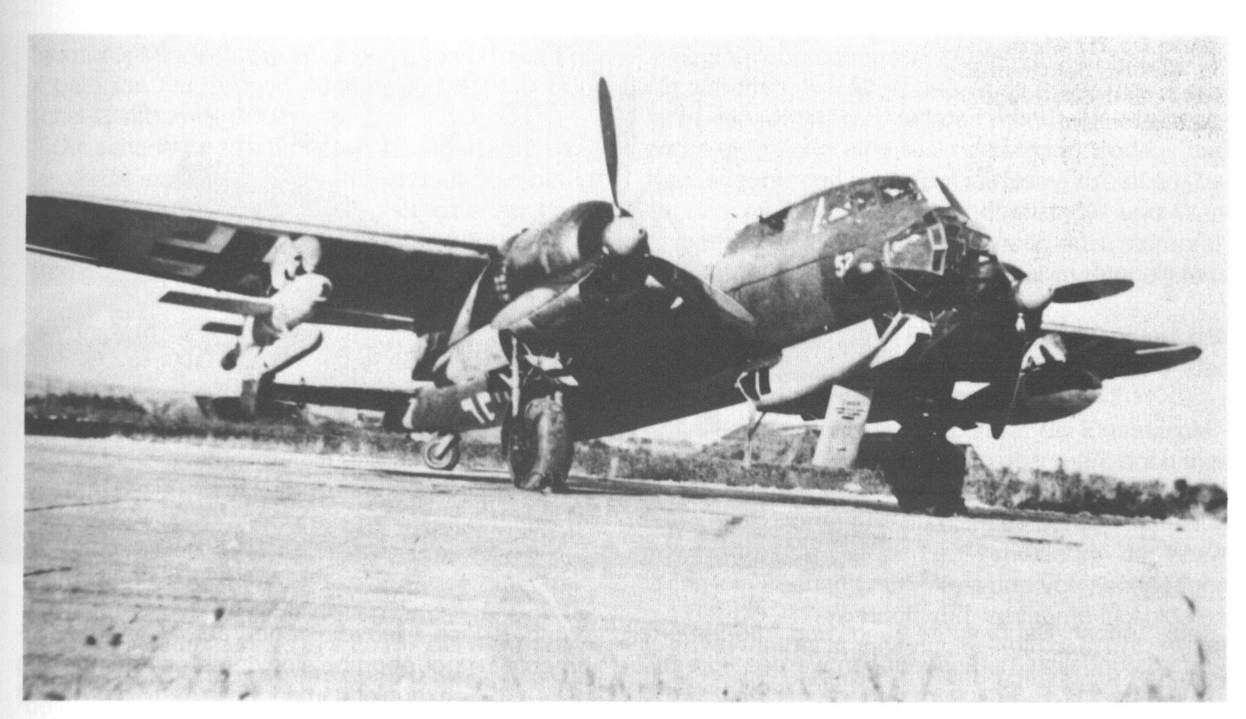


Do 217 E-1 (Werk-Nr. 1044, TC+KR) mit zwei ETC unter den Außenflächen für die Verwendung von Abwurflasten und zusätzlichen Kraftstoffbehältern.

ten im oder zumindest in der unmittelbaren Nähe des vorgegebenen Zielkreises. Nur 30 % der nachsteuerbaren Bomben wiesen noch Steuerungsprobleme auf und gingen daneben. Davon beeindruckt, entschied der Generalluftzeugmeister, für den bald zu erwartenden Fronteinsatz mit Hs 293 und Fritz X erst einmal jeweils 40 He 177 und Do 217 umzurüsten. Von beiden Flugzeugmustern sollten je 34 Maschinen mit den Henschel-Bomben, je sechs für die Mitführung der PC 1400 X schnellstens bereitstehen.

Inzwischen wurden detaillierte Ausbildungs- und Einsatzrichtlinien nebst den entsprechenden Geräte-Handbüchern für die Sonderbewaffnung erstellt. Der Einsatz auf Landziele wurde darin strikt unter Strafe gestellt, um dem Gegner nicht vorzeitig den Stand der Technik zu offenbaren; an Blindgänger dachte man anscheinend nicht! Trotz aller erdenklichen Vorarbeit kristallisierten sich wöchentlich neue Problemkreise heraus: Der Feuchtigkeitseinfluß machte sich bei den eingelagerten Geräten unangenehm bemerkbar. In großen Höhen neigte der Raketenantrieb zur Vereisung und damit zum Ausfall. Die anfällige Elektrik versagte oder die Röhren der Steuerungsanlage fielen Erschütterungen zum Opfer.

Zwar lagen laut den erhalten gebliebenen Peenemünder Berichte vom Mai 1942 bereits um 50% der Abwürfe nunmehr im Zielkreis, doch die Störanfälligkeit galt auch weiterhin als erheblich zu hoch. Im April und Mai 1942 standen die ersten beiden Do 217 E-5 zur Verfügung. Mit ihnen wurde bei der E-Stelle Peenemünde die Reichweitentabelle mit unterschiedlicher Zuladung und untergehängten Gleitbomben sowie zusätzlichen Kraftstoffbehältern ermittelt. Die Fluggewichte lagen in der Regel zwischen 15,4 und 16,5 t. Danach schloß sich der Nachweis des Einmotorenflugs mit untergehängten Sonderlasten und im Juli 1942 Versuche mit einer Heizungsanlage für die Hs 293-Gleitbomben an. Bis August 1942 lagen alle Daten vor, so daß das Handbuch »Schweres Kampfflugzeug für den Sonderein-

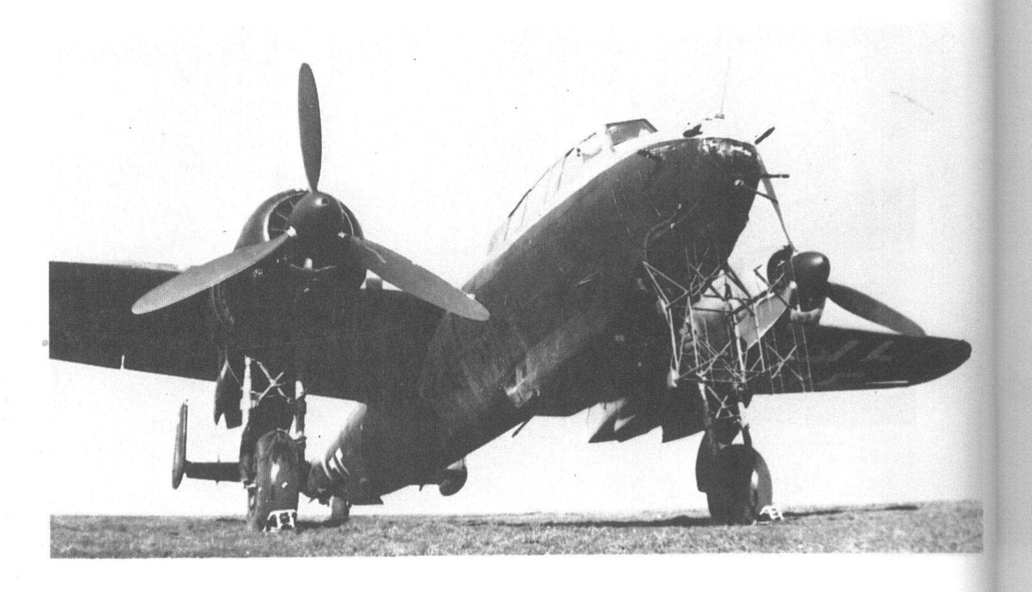


Die Werk-Nr. 5552 mit einem MG 17 im A-Stand und einer Hs 293 unter der Steuerbordfläche.

Do 217E–5-Sonderkampfflugzeug mit Nachtanstrich, II./KG 100 in Istres.



Diese Do 217 wurde 1943 in Sizilien behelfsmäßig mit einer U-Boot-Jagdanlage versehen.



satz« nebst Baubeschreibung und modifizierter Ausrüstungsliste herausgegeben werden konnte.

Die Do 217 E-5 glich im Grunde der Do 217 E-2, allerdings fehlte aus Gewichtsgründen die Sturzflugbremse. Im vorderen Rumpf wurde der Rüstsatz 10 nun serienmäßig installiert und die Heizungsanlage für die kälteempfindliche Gleitbombe erweitert.

Mit Außen-ETC, aber ohne Gleitbombe und Zusatzbehälter, konnte die Do 217 E-5 in 5000 m Höhe eine Geschwindigkeit von 480 km/h erreichen.

Mit zwei Außenlasten sank die Höchstgeschwindigkeit auf 445 km/h, wobei das Fluggewicht mit 16,85 t, einschließlich 4300 l Kraftstoff, angenommen wurde.

In diesem Bereich dürfte auch die Do 217 E-2/U1 von Interesse sein, die als Musterausführung für die Aufnahme einer nachsteuerbaren Torpedobombe diente. Ob es jemals zum Abwurf einer Hs 294 von einer Do 217 E kam, ist ungewiß. Der erste Probewurf erfolgte jedenfalls am 7. 8. 1942 von einer Bf 110 aus, zahlreiche weitere folgten mit der He 177. Sicher ist nur, daß im Mai 1943 eine Do 217 mit untergehängter Hs 294 in Berlin-Schönefeld geflogen ist. Die Stellungnahme der Henschel-Werke ergab jedoch, daß die unter dem Rumpf angebrachte Torpedobombe eine derartige Verringerung der Treibstoffkapazität in der Zelle bedingte, so daß ein Einsatz wegen der geringen Reichweite sinnlos wurde.

Doch zurück zur Hs 293 und den neuen Do 217 E-5-Trägerflugzeugen: Nach der Auslieferung der zuvor genannten zwei Do 217 E-5 war geplant, bis zum 20. Juni 1942 weitere 15 und bis zum 31. 7. 1942 nochmals 23 Flugzeuge zur Ausführung Do 217 E-5 umzubauen. Am 17. Juli hatte Milch gefordert, daß der Gleitwaffeneinsatz gegen Handelsschiffe auf dem Atlantik bereits ab Frühjahr 1943 beginnen müßte. Danach dachte die Luftwaffenführung, mit der Fritz X noch vor Jahresfrist den scharfen Einsatz beginnen zu können. Schwerpunkthaft sollten damit feindliche Kriegsschiffe bekämpft werden. Man teilte die Ansicht, daß die FX für Schlachtschiffe der »King George«-Klasse ausreichend wären. In Entwicklung befand sich auch die 1600 kg schwere »Peter X« sowie als Mittel gegen die Schlachtschiffe der »Iowa«-Klasse die SD 2500-Sprengbombe.

Die Hs 293, wie auch die FX, konnten außer von der Do 217 vorläufig nur von der He 177 abgeworfen werden. Später kam noch die Fw 200 »Condor«

hinzu. Als Mindestabwurfhöhen galten bei der Fritz X bei allen Flugzeugen 4000 m und bei der Henschel-Gleitbombe 300 m.

Der scharfe Einsatz indessen verzögerte sich weiter, da die ersten ausgelieferten »Sonderkampfflugzeuge« für die Besatzungseinweisung benötigt wurden und deshalb nicht an die Frontverbände im Westen gingen.

Daher verwundert es nicht, daß sich die Luftwaffenführung im Sommer massiver als je zuvor für den forcierten Umbau von Dornier-Kampfflugzeugen zur Baureihe E-5 einsetzte.

Mit ihnen sollten vornehmlich Ziele im Mittelmeer-Raum bekämpft werden. Für den Flug über den Weiten des Atlantiks bot sich dagegen eher die He 177 an. Zudem wurde überlegt, die Ju 88 mit Flugkörpern gegen Schiffe vor Englands Küsten starten zu lassen.

Neben den inzwischen georderten 40 Dornier-Bombern sollten nun weitere 80 mit der Kehl-III-Anlage noch vor Ende Dezember 1942 versehen werden. Grund dafür war die zurückgegangene Zahl von mißglückten Abwurfversuchen, die eine baldige taktische Verwendung ahnen ließ.

In der Besprechung vom 29. 7. 1942 forderte der Generalluftzeugmeister die augenblickliche Zuteilung der höchsten Dringlichkeitsstufe für beide Luft-Boden-Waffen. Nur so waren kurzfristig zusätzliche Arbeitskräfte und weiteres Material problemloser beschaffen.

Eine Entscheidung ließ lange auf sich warten. Einig war man sich aber, daß weitere Verzögerungen nicht hingenommen werden konnten; vorausgesetzt, es gelang eine funktionierende Boden- und Nachschuborganisation auf die Beine zu stellen. Zusätzlich mußten dazu Instandsetzungs- und Wartungstrupps für die neue- und noch dazu störanfällige-Technik in Frankreich und Italien schnellstens zur Verfügung stehen.

Die Erprobung der FX wurde mit Wirkung des 1. August 1942 vom EK 15 getrennt und dafür das Erprobungskommando 21 geschaffen.

Zunächst plante das OKL zwar, die Einsatzschulung in Cazaux/Frankreich vorzunehmen, doch dies wurde ebenso rasch zurückgestellt wie die Verlegung nach Bordeaux. So blieb es bei der Schulung von wöchentlich sechs Lenkschützen in der Wurftechnik in Peenemünde-West und von sechs Mann mit der Do 217 im Hochwurf-Verfahren in Anklam.

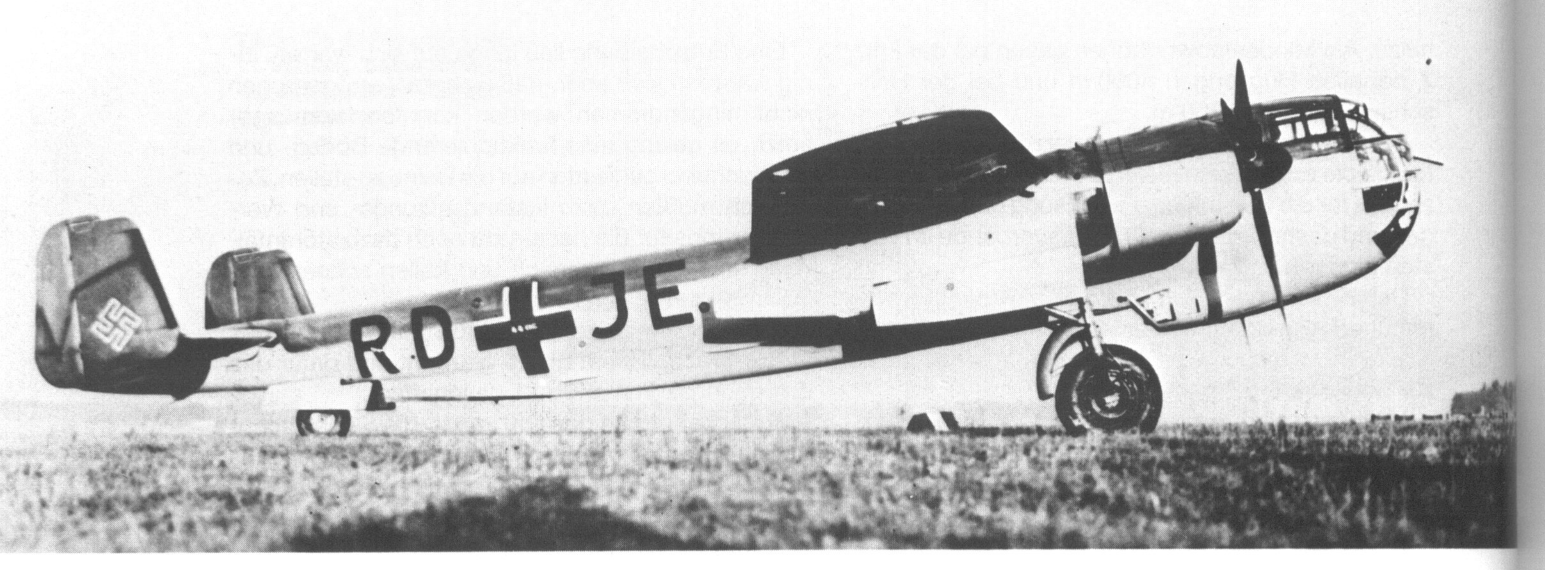
Im November stand engültig fest, daß, trotz allseitiger Bemühungen, das bislang geschulte Personal stärkemäßig nicht ausreichte und auch nicht genügend einsatzklare Flugkörper vorhanden waren.

Überraschenderweise ging damals bei den Dornier-Werken ein Schreiben ein, worin das RLM Wert darauf legte, daß nur die zunächst bestellten 34 Do 217 E-5 zu liefern seien.

Die bereits in Süddeutschland in Arbeit befindlichen 107 Flugzeuge sollten deshalb als herkömmliche Bomber fertiggestellt werden.



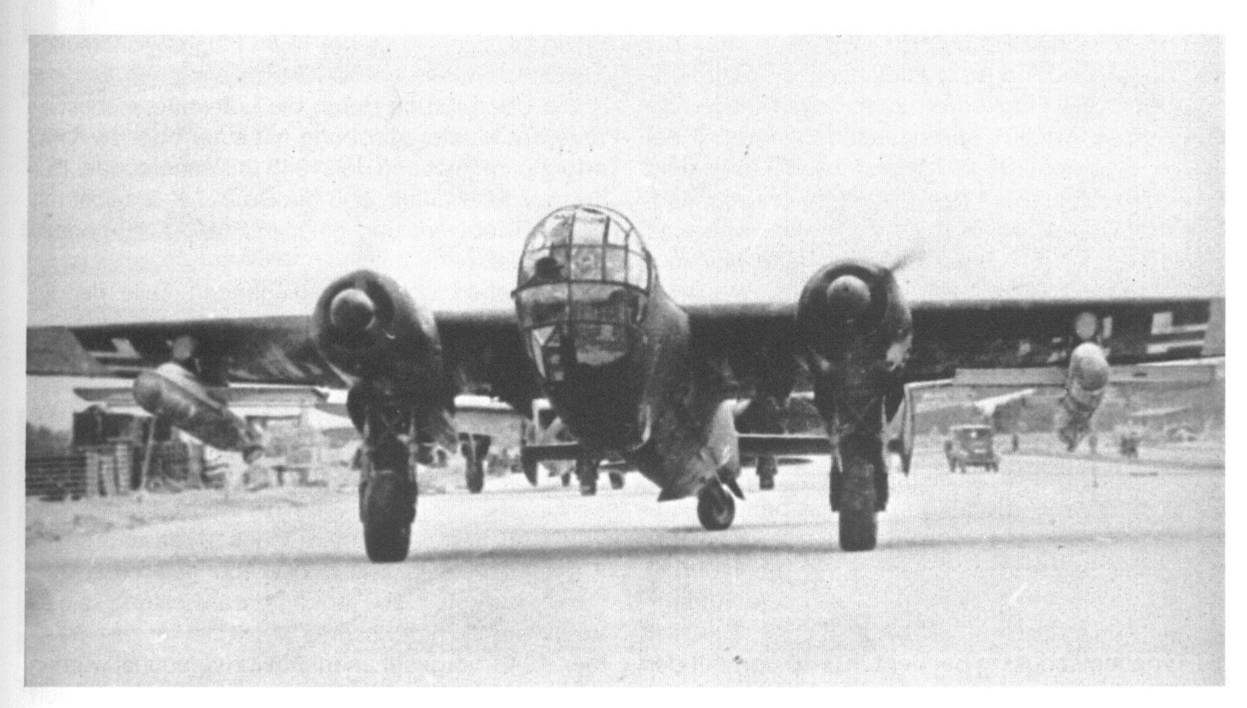
Die Besatzung Grabert mit ihrer Do 217 E-5 Anfang 1944. Links unter der Fläche ein Abwurfbehälter zur Reichweitensteigerung.



Die Do 217 K-06 (Werk-Nr. 4406, RD+JE), die im Januar 1943 mit drei Lufttorpedos in Gotenhafen erprobt wurde.

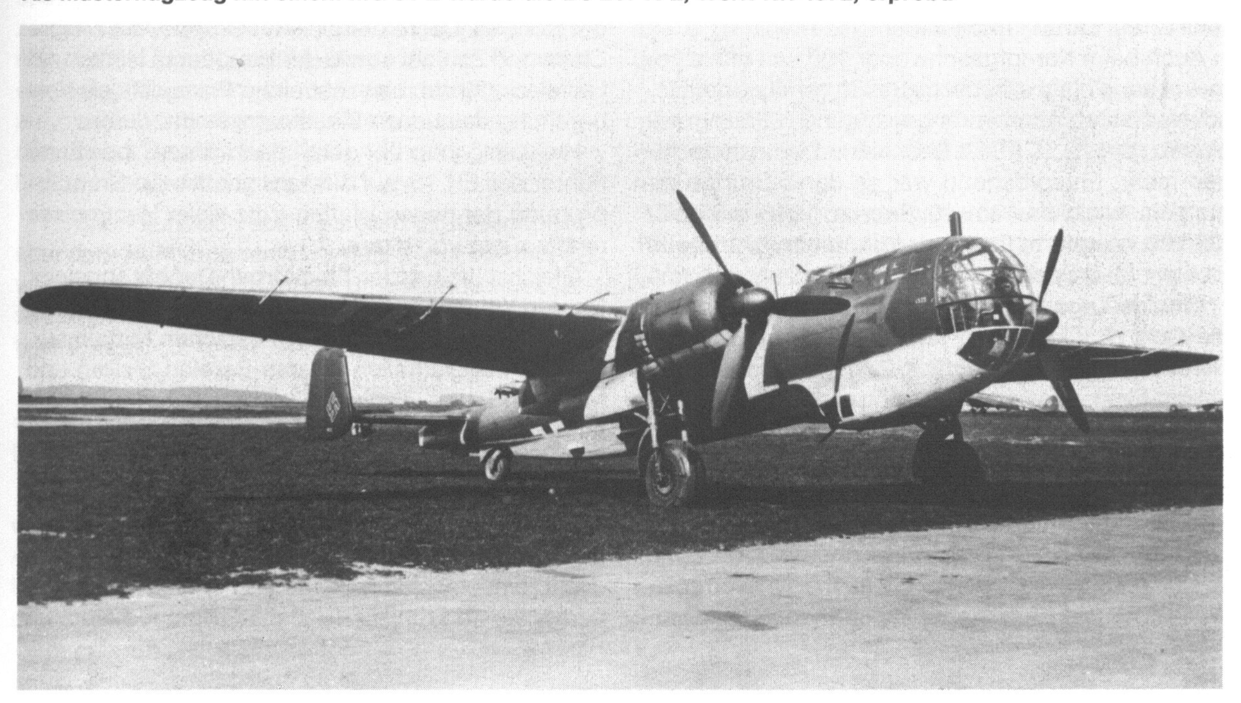
Werkszeichnung des schweren Dornier-Sonderkampfflugzeugs Do 217 K-2, das eine Heckwaffenanlage besaß und zwei PC 1400 X (Fritz X) mitführen konnte.

Schnitt A-B
Schnitt C-D
Schnitt J-K
Schnitt N-O
Schnitt E-F
Schnitt G-H
Schnitt L-M
Schnitt R-S
Schnitt P-Q
DORNIER
Längsschnitt



Die Do 217 K-0 (Werk-Nr. 4407) fungierte zeitweise beim TWP Gotenhafen als Erprobungsflugzeug mit zwei Lufttorpedos LT 950 B.

Als Musterflugzeug mit einem MG 81 Z wurde die Do 217 K-2, Werk-Nr. 4572, erprobt.



Statt der Do 217 forderte das RLM nun die He 177 A-3 und A-5 als weitreichendes Trägerflugzeug für beide Flugkörper, zumal die Triebwerkslage beim BMW 801 so angespannt war, daß bei Dornier zahlreiche Do 217 ohne Motoren abgestellt werden mußten. Auch das ehrgeizige Unterfangen, 450 Hs 293 pro Monat mehr zu bauen, was eine Steigerung auf 900 Geräte bedeutet hätte, war zum Scheitern verurteilt.

Die rasche Umschulung zerschlug sich durch die Schlacht um Stalingrad.

Aus dem EK 21 wurde ein Teil der Kampfgruppe 21, die hastig zur Versorgung der eingeschlossenen 6. Armee herangezogen werden mußte.

Nur ein kleines Restkommando verblieb in Schwäbisch-Hall und führte statt der beabsichtigten Umschulung in großem Stil nun die dringendsten Versuche mit verbesserten FX-Bomben durch. Erst im März 1943 trafen die Reste der Kampfgruppe 21 wieder in Schwäbisch-Hall ein. Bald lief die Typenumschulung bei der I./KG 40 dort mit der He 177 an. Wegen zahlreicher Probleme mit der neuen Einsatzmaschine, besondere Schwachstellen lagen in der zu Motorbränden neigenden Triebwerksanlage, änderte man die Zustellung von He 177 auf Do 217-Maschinen.

Auch beim Kampfgeschwader 100 sah die allgemeine Lage nicht erfreulich aus. So verfügte der Geschwaderstab nach vorangegangenem Stalingradeinsatz, am 20. 2. 1943, über keine Einsatzmaschinen mehr. Entsprechend war es der I. Gruppe ergangen. Allein das am 10. Februar 1943 in die II./KG 100 integrierte Erprobungskommando 15 hatte 21 He 111 anzubieten.

Wenige Tage später kam Erhard Milch erneut auf die Do 217 zurück und forderte nun die sofortige Heranziehung der Do 217 K-2 in größeren Stückzahlen für den baldigen Flugkörpereinsatz.

Die praktische Erprobung dieser Ausführung sollte schnellstens beginnen. Bereits im März 1943 arbeitete man an Einbauuntersuchungen für die Sonderwaffenanlage; bei BMW entstand eine Studie über die Leistungsverbesserung der Do 217 K-2. Durch den Ersatz der BMW 801 A-1 durch stärkere BMW 801 MG-Triebwerke glaubten die Motorenspezialisten, auch bei 16,8 t Fluggewicht mühelos Einsatzhöhen um 7000 m zu erreichen.

Die Überprüfung durch die Luftwaffe, insbesondere der Mustererprobung mit einer oder zwei FX, erfolgte im Juni und Juli 1943 in Peenemünde. Dabei wurde ermittelt, daß die Do 217 K-2 selbst mit einem Triebwerk und einer PC 1400 X zu beherrschen war.

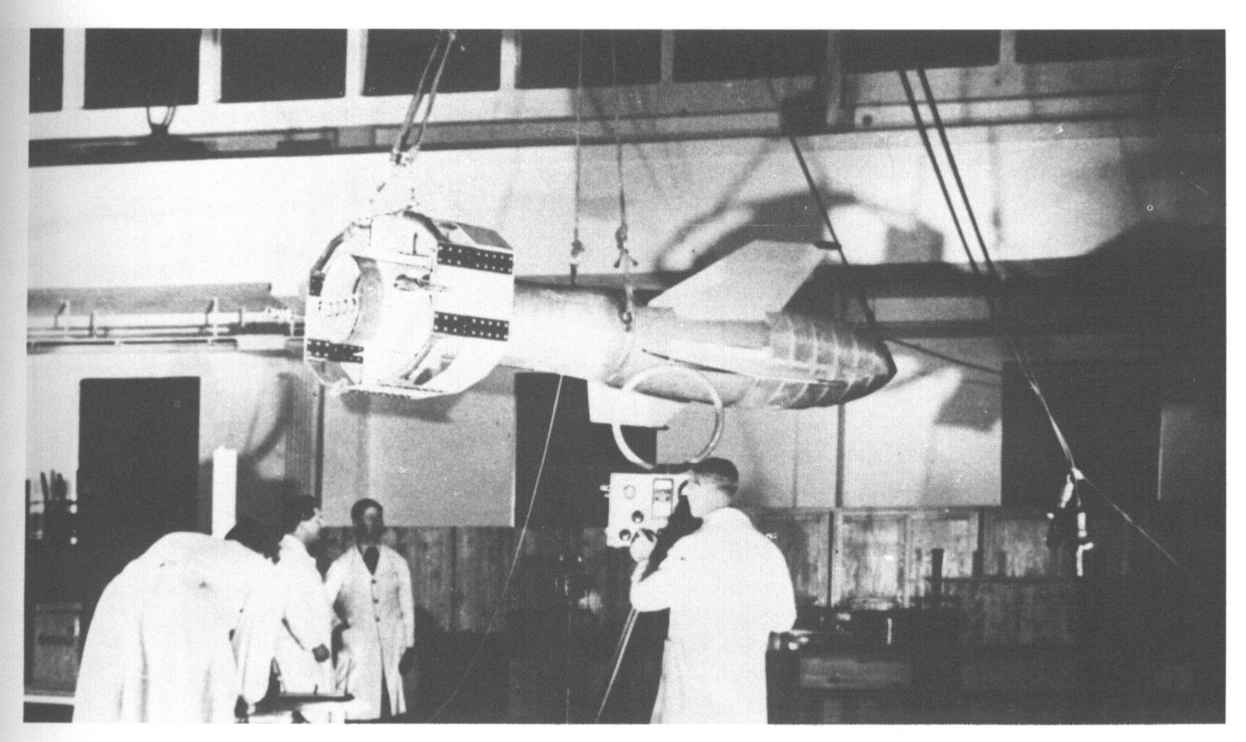
Inzwischen übten die fliegenden Teile der II./KG 100 auf Garz/Usedom und probten den Flugkörpereinsatz an acht Simulatoren.

Schließlich übernahm das Kampfgeschwader »Wiking« alle dortigen Do 217 und führte die Schulung in Eigenregie zu Ende. Währenddessen flog die III. Gruppe in Schwäbisch-Hall und Giebelstadt mit der Do 217. Mit dabei waren die Flugzeugführer des früheren Erprobungskommandos 21, das nun als 4./Kampfgruppe 21 zur 13./KG 100 geworden war. Damit gab es für die Flugkörperentwicklung keinerlei Erprobungskommando mehr. Die für den Sommer 1943 vorgesehenen Abwurfversuche wurden zugunsten der schnellen Einsatzaufnahme geopfert und die kontinuierliche Schulung neuer Lenkschützen in Frage gestellt. Unter Führung des Geschwaderkommodores KG 100, Major Fritz Auffhammer, der Kommandeure der I. bis IV. Gruppe, der Majore Class und Zimmer sowie der Hauptleute Hetzel und Hollweck, führte man zahlreiche Planspiele als Vorbereitung des neuen Einsatzabschnitts durch.

Hollweck war übrigens der frühere, bewährte Führer des EK 15, auf dessen Initiative die Grunderprobung der neuen Waffen trotz vieler Hemmnisse relativ zügig vorankam.

Gleichzeitig wurden Flugkörper-Depots angelegt. Etwa in Kalamaki/Griechenland für künftige Angriffe im Raum der Ägäis und dem östlichen Mittelmeer, dann in Foggia/Italien für den Bereich Sizilien und Malta, in Istres, Toulouse und Cognac/Frankreich für den Atlantikeinsatz. Schließlich lag ein FK-Depot in Trondheim/Norwergen für den Bereich Nordsee und Nordatlantik.

Da die Einsatzschulung nun bei den Geschwadern durchzuführen war, machte sich das Fehlen des überaus sachkundigen Lehr- und Ausbildungspersonals ab Frühjahr 1943 stark bemerkbar.



Tests mit der nachsteuerbaren Freifallbombe PC 1400 X durch die DVL.

In der am 14. 5. 1945 stattgefundenen Besprechung zwischen den Vertretern des Generalluftzeugmeisters, des Technischen Amtes, des Kommandos der Erprobungsstellen sowie des Generals der Kampfflieger einigte man sich deshalb schnell auf die Neuaufstellung eines Erprobungskommandos. Es wurde aus der 13./KG 100 gebildet und erhielt die Bezeichnung EK 36.

Truppendienstlich sollte es dem GdK, technisch aber dem RLM unterstellt werden. Major Baumbach votierte daneben auch für die umgehende Rückversetzung von Hauptmann Hollweck, als dessen künftiger Führer.

Man erwartete so die noch bestehenden Fehlerquellen bei Zündeinrichtung und Fernlenkung innerhalb weniger Wochen auszuräumen.

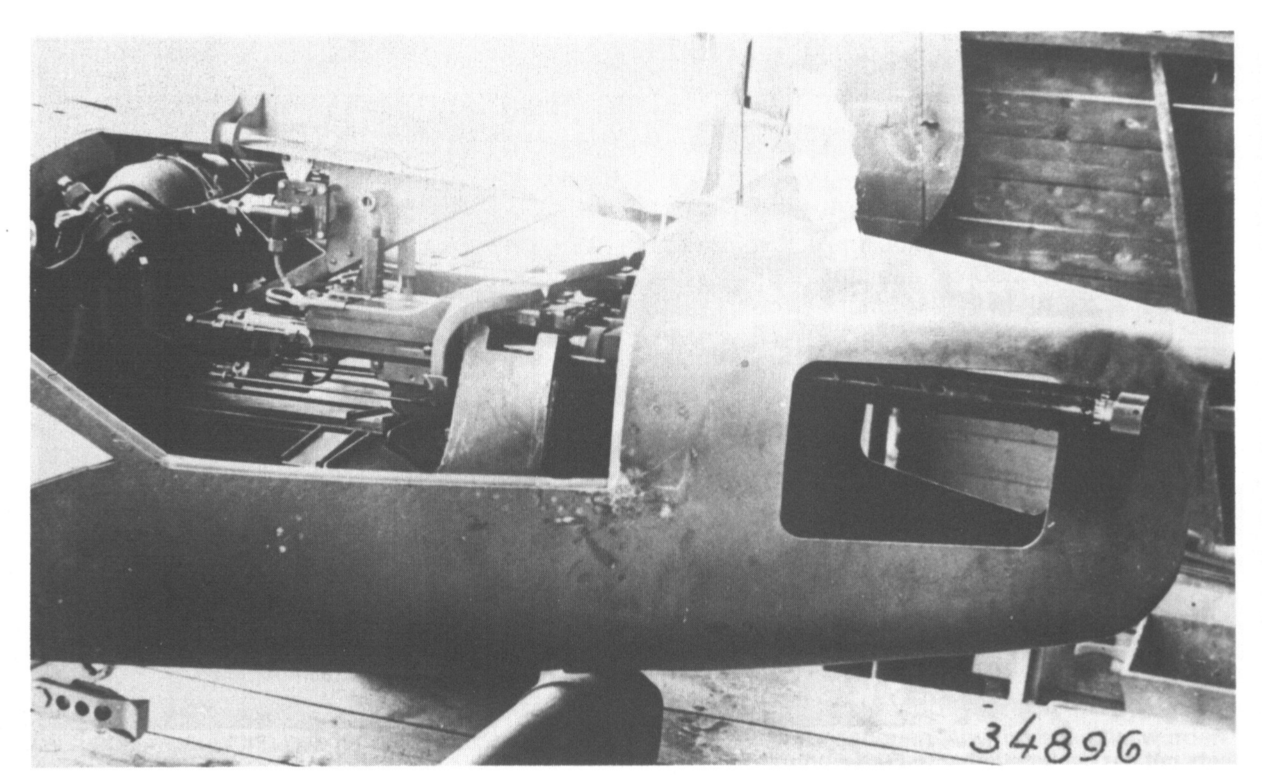
Neben dem Mangel an Do 217 und He 177 trat eine Verzögerung durch die notwendig gewordene Austauschaktion bei den Röhren der Empfängeranlage der Fernsteuerung auf, die durch neue Lieferprobleme bedingt wurde.

Auch die Verlegung der gesamten Hs 293-Fertigung aus dem luftgefährdeten Berliner Raum führte zu einem zeitweisen Absinken der Ausbringungszahlen.

Dennoch lagen, nach letzten Zählungen, mehr als 1200 Hs 293 für den kommenden Einsatz bereit. Henschel produzierte zusätzlich 602 Gleitbomben mit Drahtlenkung.

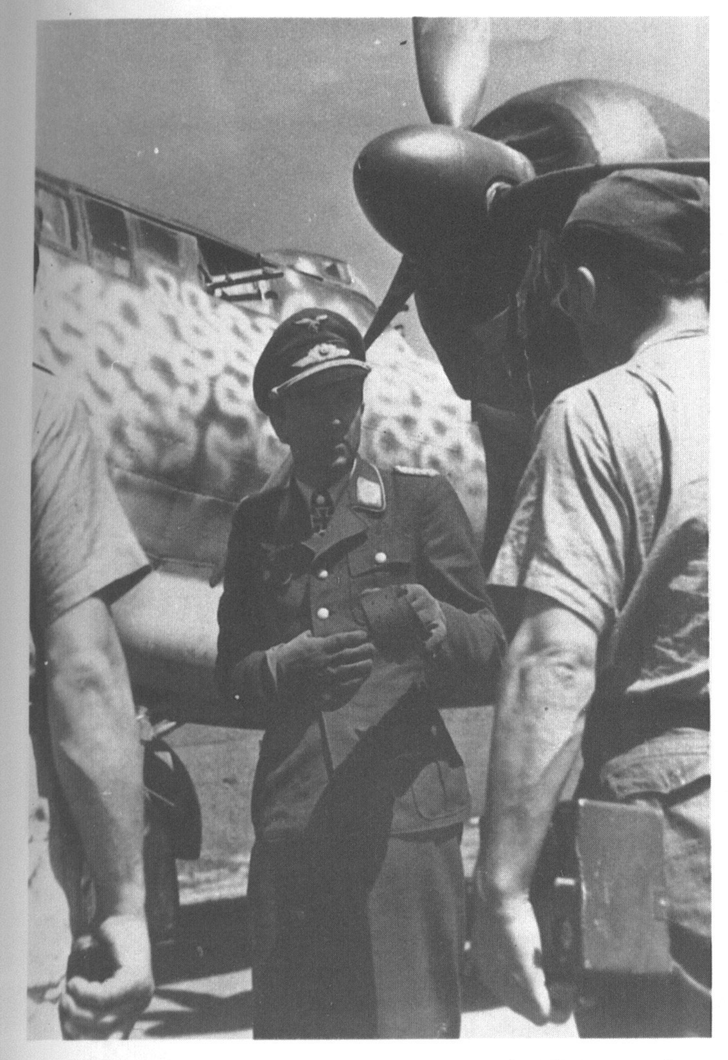
Von der Fritz X waren Mitte Mai 1943 jedoch erst 100 scharfe Lenkbomben vorhanden. Durch die äußerst geringe Fertigung bei Rheinmetall bedingt, lief die Erprobung der FX nicht wie angeordnet. Auch blieb es bis Oktober 1942 ausschließlich bei der Auslieferung von Versuchsmustern der Fritz X. Zwischen August 1942 und Mai 1943 folgte der Abwurf von 135 Geräten, wobei 50% Fehlwürfe auftraten.

Verzögerungen gab es auch durch die schleppend anlaufende Sprengstoff-Füllung und die übertriebenen Endkontrollen. Nachdem das Kampfgeschwader 100 im Sommer 1943 auf 85 Do 217 zurückgreifen konnte, wurde ein Vorkommando am 5. Juli mit Ziel Istres in Marsch gesetzt.



Heckbewaffnung der Do 217 K-2, die aus zwei MG 81-Zwilling bestand, sich allerdings nie richtig bewährte.

Zeichnung der Do 217 K-3 mit der großen 67 qm-Fläche und Sonderbewaffnung.



Major Bernhard Jope und seine Warte. Im Hintergrund eine Einsatzmaschine der II./KG 100 in Toulouse.



Eine Do 217 K-3 des „Wiking"-Geschwaders 1944 in Südfrankreich.

Ein Großteil der III. Gruppe folgte sieben Tage später. Die Einsatzketten der II. und III. Gruppe verlegten am 17. 7. 1943 nach Foggia als vorgeschobenem Absprunghafen. In der Dämmerung des 21. Juli stand der erste Fernlenkwaffeneinsatz mit PC 1400 X auf dem Programm.

Drei Do 217 K griffen alliierte Schiffe auf der Reede von Augusta/Sizilien an.

Nachdem auch ein zweiter Einsatz fehlgeschlagen war, befand sich nach dem 23. 7. 1943 nur noch die Einsatzkette der III. Gruppe für wenige Tage in Foggia.

Die Teile der II./KG 100 waren bereits wieder in den Gruppenverband zurückgekehrt.

Während der letzten Julitage erreichte die II./KG 100 mit insgesamt 46 Do 217, von Istres kommend, den Flugplatz von Cognac.

Nach Einsatzflügen am 1., 10. und 20. August gegen Schiffsziele vor Palermo, Syrakus und anderen süditalienischen Häfen, lief in der Biscaya die briti-

Platz des Funkers bei der Do 217 K, der Sitz ist abgenommen, um den Blick auf die Funkgeräte freizugeben.



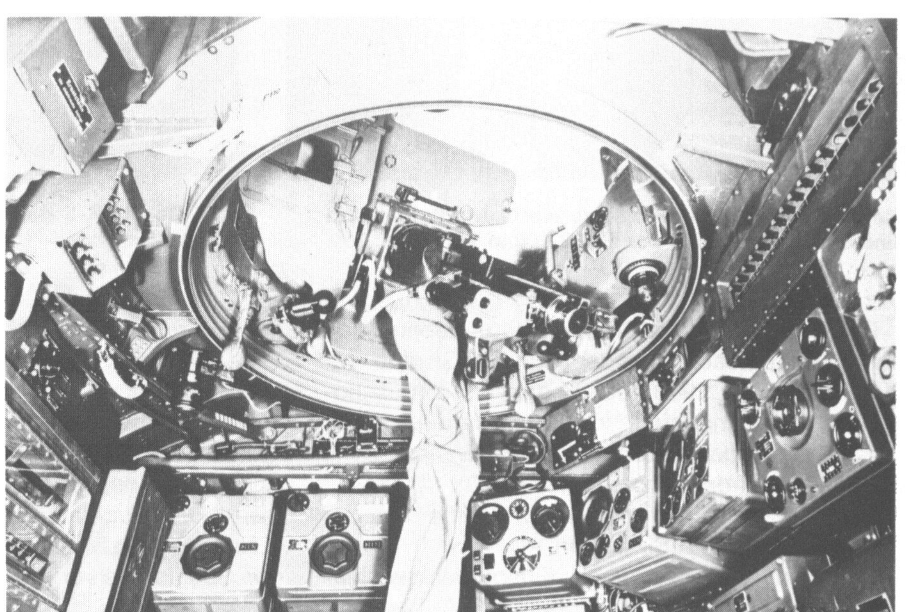
sche Operation »Perrussion« an. Ab dem 23. August sollten die 5. und 40. Escort-Group der Royal Navy – unter dem Schutz mindestens eines Kreuzers – deutsche U-Boote vernichten, die auf dem Weg zu den französischen Häfen waren.

Ein erster von He 177 vorgetragener Angriff mißlang am 23. August.

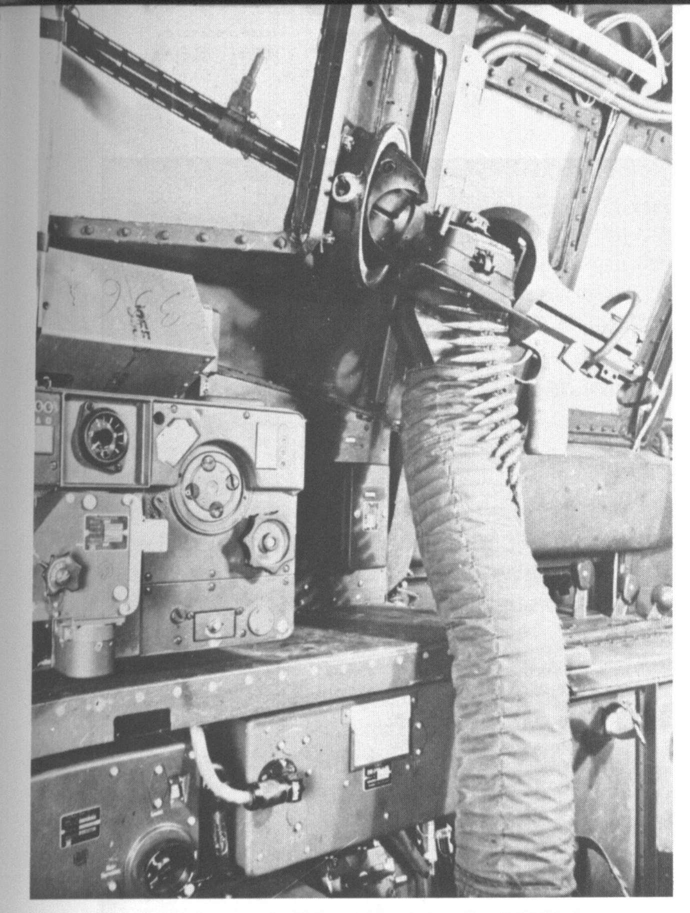
Zwei Tage später, am 25. 8. 1943, brachte der Einsatz von zwölf mit Henschel-Gleitbomben beladenen Do 217 E-5 den ersten Erfolg. Unter Führung von Major Auffhammer und Hauptmann Molinnus flogen Maschinen des Geschwaderstabes sowie der III./KG 100 zum Golf von Biscaya.

Die von den Lenkschützen ausgelösten Hs 293 schlugen in unmittelbarer Nähe der Sloop »Landguard« ein und beschädigten deren Bordwand. Durch Nahtreffer leicht angeschlagen wurden die »Bidford« und die »Waverney«.

Gegen die 40. Escort-Group bestehend aus zwei Zerstörern und drei kleinen Sloops, richtete sich 48



Drehkranz mit MG 131 mit Walzenlafette WL 131.



Fensterlafette mit MG 81 I bei der Do 217 K-2.

Stunden der nächste FK-Angriff. Gegen 14.15 Uhr erreichten die Do 217 E-5 den U-Bootjäger-Verband. Dort teilten sich die Sonderkampfflugzeuge in drei Gruppen, um die gegnerische Abwehr zu zersplittern. Als erstes wurde die Sloop »Egret« von sieben Hs 293 A-1 angesteuert. Obwohl die Schiffsflak mittels Sperrfeuer eine Gleitbombe zum Absturz brachte, fünf Hs 293 neben der Sloop einschlugen, gelang es, mit der siebten Bombe die Munitionskammer zur Explosion zu bringen. Kaum einer der englischen Matrosen kam davon.

Als unmittelbare Folge des Flugkörpereinsatzes, er kostete auf deutscher Seite keine Verluste, wurden die alliierten U-Bootjäger umgehend in den Atlantik zurückgezogen, nachdem gegen 14.21 Uhr noch ein schwerer Treffer auf dem kanadischen Zerstörer »Athabascan« geglückt war.

Wären kurzfristig mehr Einsätze erforderlich gewesen, hätte es mit Bestimmtheit bei den Flugkörper-Staffeln ernste Probleme gegeben: Besonders ärgerlich war noch immer der Mangel an Do 217-Sonderkampfflugzeugen, da die Kampfgeschwader 2 und 40 ständig nach verlustreichen Einsätzen auf Neuzuführungen drangen.

Auf die Maschinen mit den vergrößerten Flächen, wie etwa die Do 217 K-2, warten die Verbände zunächst vergebens.

Bereits damals arbeiteten Henschel und die Erprobungsstellen intensiv an der Umstellung der Lenkbomben auf Drahtführung, da man mit der Störung durch feindliche Sender in Kürze rechnete.

Es wurde deshalb befohlen, dem EK 36 zu Erprobungszwecken je sechs Do 217 und He 177 mit Drahtlenkungseinrichtung zuzuführen. Vordringlich gingen die Techniker auch an die Verbesserung der Drahtlenkung für die Henschel-Flugkörper, die von der He 177 A-3 abgesetzt werden sollten.

Gleichartige Anlagen waren für die Fw 200 und die Ju 290 bereits in Arbeit. Die Übertragungsgeräte für die Drahtsteuerung trugen die Codebezeichnung Duisburg-Dortmund, der gesamte Gerätesatz die Tarnnamen Düren-Detmold.

Zu vermuten stand, daß der gegnerischen Aufklärung bereits die Lage der Sonderwaffen-Depots, die Absprungplätze für den FK-Einsatz und diejenigen E-Stellen bekannt waren, in denen neue Lenkwaffen heranreiften. Gewaltsame Aufklärung durch Kommandotruppen oder gezielte Luftangriffe wurden in einem zusammenfassenden Bericht nicht mehr ausgeschlossen.

Um wenigstens die Erprobung in einem solchen Falle fortführen zu können, wurde als Depot und Ausweichstelle Jesau in Ostpreußen hergerichtet.

Doch zurück zum Einsatz über dem Mittelmeer:

Angelpunkt des Geschehens im Spätsommer wurde der gesamte süditalienische Raum.

Nach dem Waffenstillstand Italiens mit den Alliierten, am 3. September 1943, und der Landung überaus starker mechanisierter Verbände bei Salerno und im Golf von Tarent, flogen die Besatzungen des KG 100 eine Serie von 14 Flugkörperangriffe gegen Flotteneinheiten und Gleitzüge.

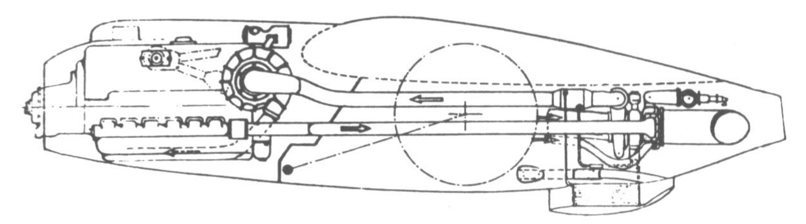
Nach der öffentlichen Bekanntgabe des Waffenstillstandes durch General Eisenhower, am

Zeichnung der Do 217 M-8 mit TK 11-Lader und Dreiecksleitwerk. Von dieser Maschine wurden nur zwei gebaut.

8. 9. 1943, versuchte der Großteil der italienischen Schlachtflotte, zu den Alliierten überzugehen und lief in Richtung Malta aus.

Dies führte zum bislang erfolgreichsten Lenkwaffeneinsatz. Westlich der Straße von Bonifacio, der Meerenge zwischen Sardinien und Korsika, machten elf Do 217 am frühen Nachmittag des 9. Septembers das im Verband fahrende moderne Schlachtschiff »Roma« aus.

Zeichnung der Triebwerksanlage der Do 217 M-8 bestehend aus dem DB 603 und dem TK 11-Lader.



Nacheinander durchschlugen zwei Fritz X die massive Panzerung. Feuer brach aus, das Schiff sank nach der Explosion der Munitionskammer.

Eine zweite Welle von sieben Do 217 K erzielte wenig später einem direkter Treffer auf dem Schwesterschiff, das infolge des Wassereinbruchs seine Fahrt merklich verringern mußte. Die inzwischen von Cognac nach Istres verlegte III./KG 100 flog von dort aus am 11. 9. 1943 einen Lenkbombenangriff über dem Golf von Salerno.

Neben dem amerikanischen Kreuzer USS »Philadelphia«, der durch einen Nahtreffer leicht beschädigt wurde, traf es noch die USS »Savannah«.

Zwischen dem 9. und 30. September kam es allein zu drei Tages- und sechs Nachtangriffen durch

28 Do 217 des Kampfgeschwaders 100. Der wohl gelungenste endete am 13. 9. 1943 mit Treffern auf den Kreuzern USS »Savannah« und der HMS »Uganda«. Ferner gab es auf zwei alliierten Zerstörern Beschädigungen. Das versehentlich getroffene Lazarettschiff »New Foundland« sank dagegen unter großen Opfern.

Den Erfolgen stand der Verlust von vier, teils sehr erfahrenen Besatzungen der II./KG 100 gegenüber. Neben zwei Do 217 E-5 blieben zwei Do 217 K-2 vermißt.

Nach der Versenkung von einigen Frachtern traf eine Fritz X am 16. September 1943 das Heck des britischen Schlachtschiffs HMS »Warspite«. Eine andere PC 1400 X schlug in der Nähe des Schwesterschiffs der HMS »Valiant«, ein.

Bei Luftkämpfen über Süditalien blieben zahlenmäßig überlegene alliierte Jäger erfolgreich: Weitere zwei Do 217 E-5 und eine Do 217 K-2 kehrten nicht zum Heimathorst zurück.

Ende September versenkten die Besatzungen des »Wiking«-Geschwaders im Hafen von Ajaccio die Panzerlandungsschiffe LST 79 und 2231.

Die schnell wachsenden Verluste infolge Feindjägern führten dazu, daß Flugkörperangriffe nur noch in der Dämmerung oder bei Nacht geflogen wurden.

Bei einem der nächsten Einsätze brachte eine Hs 293 A-1 den englischen Frachter »Fort Fitzgerald« zum Sinken. Drei andere Handelsschiffe blieben getroffen im Großgeleit zurück.

Außer der bewährten Besatzung von Hauptmann Molinnus, der beim Anflug auf Istres abstürzte, gingen vier Dornier-Bomber verloren.

Während dieser Einsatzphase kam es zu einer Anzahl zunächst unerklärlicher Abstürze bei den Gleitbomben, die auf Steuerversagen oder schlechte Wartung zurückzuführen waren.

Auch der Nachschub an Hs 293 geriet wieder ins Stocken. Ähnlich war es mit der angelaufenen Lieferung von Do 217 K-2-Maschinen. Obwohl sich der General der Kampfflieger ständig für diesen Typ aussprach und 150 Flächensätze für den Umbau der Do 217 K-1 forderte, änderte sich die Situation nicht. So entschied man sich auf der Entwicklungsbesprechung am 12. Oktober 1943 eindeutig gegen weitere Do 217 – Kehl – Flugzeuge, da deren Motore dringender für die Fw 190-Ausrüstung benötigt wurden. Zudem erforderte die Umstellung auf die größeren Flächen erhebliche Mehrarbeit und -aufwand. Um den Nachschub an werksfrischen Do 217-Bombern für das KG 2 nicht zu gefährden, setzte sich Oberstleutnant Peltz besonders hartnäckig gegen die Produktion der Do 217 K-2 ein und forderte statt dessen mehr Do 217 E-4.

Die kritische Besprechung am 25. 10. 1943 zeigte den Tribut der Flugkörperstaffeln über dem Mittelmeer auf. Besonders über den alliierten Landeköpfen stieg die Zahl der abgeschossenen Do 217 ständig. Feindjäger beherrschten die Szene.

Nach erfolgreichen Nachtangriffen über der Ägäis, 22 Do 217 warfen dort insgesamt 40 Gleitbomben auf englische Kriegsschiffe, wurde die He 177 stärker zur Gleitzugbekämpfung herangezogen. Am 29. 12. 1943 besaßen nur noch die zweite Gruppe mit ihrer 5. und 6. Staffel dann die 7./KG 100 und Teile der IV. Gruppe des »Wiking«-Geschwaders Do 217-Bomber.

Anfang 1944 lieferte Dornier die ersten Do 217 K-3, also Umbauflugzeuge des Typs Do 217 M-1, aus. Allein aus Kapazitätsgründen verließ das neue Standardmuster für den FK-Einsatz, die Do 217 M-11 in nur recht geringen Stückzahlen die Fertigungshallen.

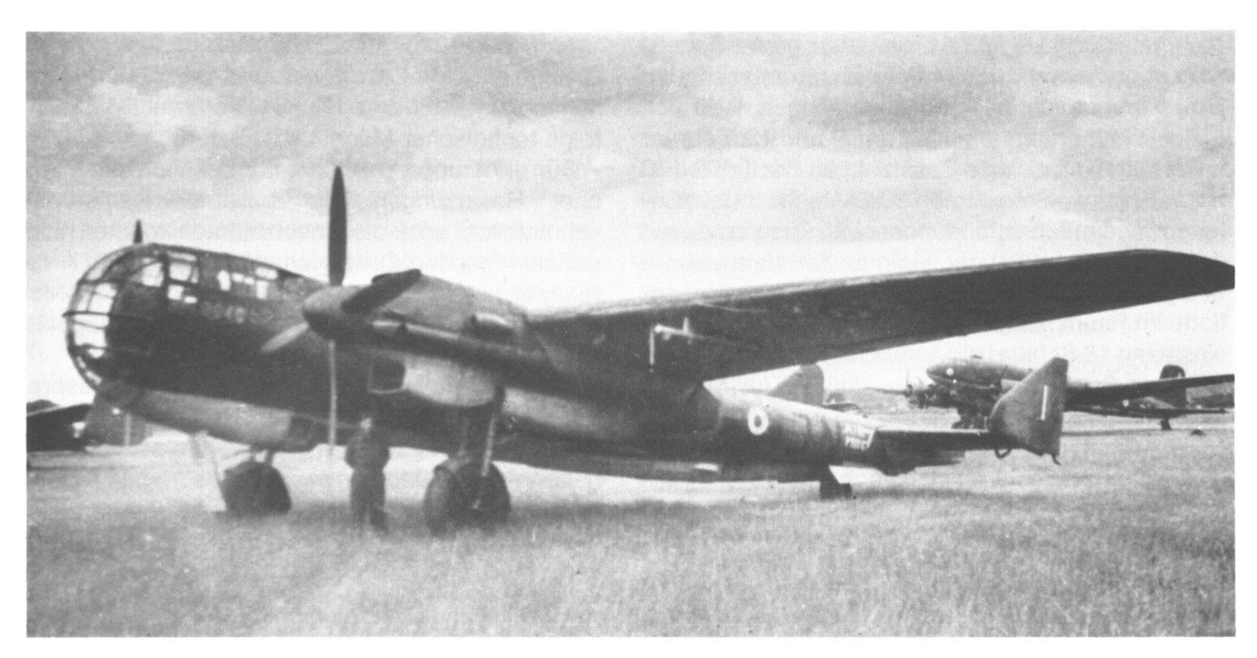
Inmitten der Umstellungsphase auf neue Dornier-Muster begann am 22. 1. 1944 südlich Roms, im Raum Anzio und Nettuno, eine weitere Landungsoffensive. Ein über 250 Einheiten umfassender Schiffsverband setzte das VI. Amerikanische Korps unter anfangs hohen Verlusten an Land.

Die Luftwaffenführung schickte neben den Do 217 der II./KG 100 auch die Ju 88, He 111 und He 177 der Kampfgeschwader 1, 26 und 40 ins Gefecht.

Während der Zeit vom 23. 1. bis zum 1. 3. 1944 flogen die Dornier-Maschinen zwölf Lenkwaffen-Einsätze gegen die Massierung feindlichen Schiffsraums vor Anzio und Nettuno.

Wegen der Luftüberlegenheit der anderen Seite mußten die Angriffe meist bei völliger Dunkelheit stattfinden. Dabei kam es zu einem zusammenge-

Zeichnung des Sonderkampfflugzeuges Do 217 M-9 mit Dreiecksleitwerk, 67 qm-Fläche und MG 151/20-Drehlafette. Seitenansicht der Do 217 M-9, die alternativ für die Fritz X und Hs 293 ausgelegt war.



Musterflugzeug der Do 217 M-9 mit 67 qm-Fläche, ein Sonderkampfflugzeug mit Fritz X-Anlage, Flensburg 1945.

faßten Einsatz von sieben Do 217 und vier He 177 am 24. 1. 1944.

Nach ihrer Rückkehr meldeten die Besatzungen die Versenkung eines Zerstörers, der HMS »Janus«, sowie Treffer auf einem weiteren, der HMS »Jervis«. Eine Do 217 E-5 der 4./KG 100 erhielt Treffer eines Nachtjägers und stürzte unweit Roms ab. Versenkt wurden der Kreuzer HMS »Spartan« und ein »Liberty-Schiff« im Seeraum vor der Landebucht.

Während dieser Einsätze machten sich erstmals die schon erwarteten Funkstörmaßnahmen bemerkbar. Der Bereitstellung von zunächst 200

Bruch einer Do 217 M-11 im Sommer 1944 in Nordfrankreich nach Rückkehr vom Einsatz über Südengland.



drahtgelenkten Hs 293 wurde daher große Bedeutung zugemessen, um im Falle einer umfassenden Funkstörung nicht hilflos dazustehen.

Bei Dämmerungsangriffen am 7. und 12. Februar bekämpften routinierte Besatzungen der II./KG 100 trotz »Spitfire«-Schwärmen einen Nachschubfrachter sowie ein Panzerlandungsschiff. Zusammen mit den am 16. Februar beschädigten Zerstörern sowie drei getroffenen Frachtern verlor die alliierte Kriegsflotte im Raum Anzio-Nettuno bei zwölf Luftwaffeneinsätzen 18 Schiffe, die entweder versenkt oder so schwere Schäden aufwiesen, daß sie für Monate ausfielen.

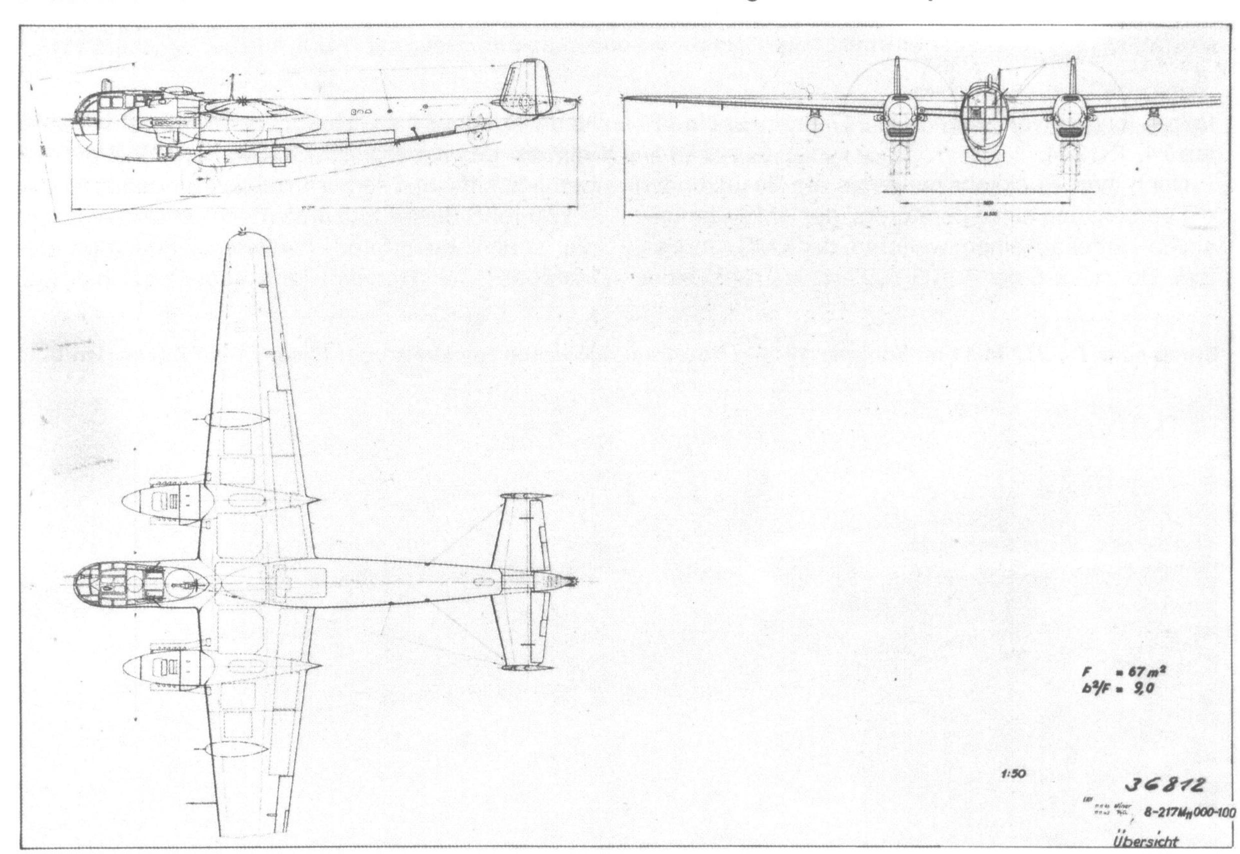
Hinzu kam, daß die Versagerquote bei der Hs 293 weiter sank und schließlich – nach dem Einbau haltbarer Röhren – bei nur noch 25% lag.

Im April 1943 stand die Bekämpfung einiger Großgeleite vor Cap Tenes und der nordafrikanischen Küste auf dem Plan, wobei zwei Do 217 infolge technischer Mängel abstürzten.

Für die Truppe war nicht nur der Verlust zahlreicher Besatzungen und beliebter Kameraden schmerzlich, auch die Einsatzstärken konnten nicht gehalten werden. Die Lieferlage bei der Do 217 waren gleichbleibend schlecht. Wegen fehlender Motoren waren über 210 Dornier-Bomber auf Flugplätzen disloziert abgestellt worden.

Dieser Mißstand wurde auch auf der Besprechung des Rüstungsstabes am 14. Januar 1944 gerügt, nachdem man die Firma wegen der Nichteinhaltung des Lieferkontingents maßregeln wollte. Auch die schon mehrfach beantragten Facharbeiter

Dreiseitenansicht der Do 217 M-11 mit einer PC 1400 X unter dem geänderten Rumpfmittelteil.



waren nicht eingetroffen. Der Einbruch bei der Do 217 M-11 war unübersehbar. Lediglich 40 Flächensätze für das Muster ließen sich mit Werksmitteln umbauen.

Soweit die Lieferlage und die ersten Lenkwaffeneinsätze im Mittelmeer-Raum.

Ein zusammenfassender Bericht der Erprobungsstelle Karlshagen befaßte sich mit allen Aspekten des vorangegangenen Truppeneinsatzes von Fritz X und Hs 293 im Zeitraum vom 25. 8. 1943 bis zum 30. 4. 1944.

Vor der südenglischen Küste, über der Biscaya und dem Mittelmeer wurden bei 65 Einsätzen des Kampfgeschwaders 100 insgesamt 487 Flugzeuge mit Flugkörper an den Feind gebracht. 134 dieser Maschinen (27,6%) mußten den Einsatz vorzeitig abbrechen. Die Ursachen dafür bildeten Motoren- und FT-Störungen bei 29 Flugzeugen (21,6%), bei den übrigen zehn war die Flugkörperanlage unklar.

Infolge ungünstiger taktischer Voraussetzungen über dem Zielraum kamen 92 Do 217 und He 177 nicht zum Abwurf. Nur drei Besatzungen lösten ihre Sonderwaffen wegen zu starkem Flakbeschuß oder angreifender Feindjäger im Notwurf aus. Das Angriffsziel erreichten 64,4% also 313 Kampfflugzeuge. 48 davon gingen aus den verschiedensten Gründen zwischen Start und Landung verloren. Allein das Kampfgeschwader 100 verlor 123 Mann fliegendes Personal.

Während der neun Monate wurden insgesamt 500 PC 1400X und Hs 293 geworfen, 100 davon steuerungslos, weitere 46 Flugkörper brachten die Besatzungen zum Heimathorst wieder zurück. Von den über den Zielen geworfenen 319 Lenkwaffen waren nur 215 einsatzklar. Mit ihnen glückten den Lenkschützen 66 Voll- und 40 wirkungsvolle Nahtreffer. Unter den 49,3% Treffer ragten die Versenkung eines modernen Schlachtschiffs, von zwei Kreuzern, zehn Zerstörern, eines Flakbootes, dreier Panzerlandungsschiffe, kleiner Marineeinheiten und 76.000 BRT Handelschiffsraums heraus.

Beschädigt oder schwer getroffen wurden daneben noch vier andere Schlachtschiffe, sechs Kreuzer, zwölf Zerstörer und 29 Frachter mit insgesamt 215.000 BRT. Zusätzlich wurden die Hafenmole von Messina und Ajaccio sowie ein großes Kraftstofflager im Raum Anzio-Nettuno wirksam bekämpft.

Da die abgesetzten Hs 293 A-1 und Fritz X prozentual etwa gleichlagen, kamen bei jedem der beiden Waffensysteme auf je 6,25 abgeworfene Flugkörper ein Volltreffer. Dennoch mußte ab Anfang April das KG 100 mit seinen Do 217 über dem Mittelmeer aus dem Einsatz genommen werden.

Die Verluste durch überlegene alliierte Jagdgruppen wurden mit der Zeit untragbar hoch.

Zur Auffrischung der FK-Staffeln mußte der Einsatz daher vorläufig abgebrochen werden.

Erst mit der Landung in der Normandie und später bei den verzweifelten Flugkörpereinsätzen des Versuchskommandos 200 lebten die Lenkwaffenangriffe wieder auf, wenn auch nur für kurze Zeit.

DIE BOMBER MIT VOLLSICHTKANZEL

Als Ablösung der Do 217 E waren im Januar 1942 die mit Vollsichtkanzel ausgestatteten Kampfflugzeuge, die Ausführungen K und M, in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium.

Bis auf Ausrüstungsdetails unterschieden sich beide Muster nur in der Wahl der Triebwerke.

Die neue Kabine wurde Anfang 1942 bei der Hamburger Schiffbauanstalt durch Wasserschleppversuche wie dies von der Ju 288 bekannt ist, getestet. Dabei belastete man die Planverglasung mittels Wasserdruck entsprechend einer Geschwindigkeit von gut 700 km/h. Es gingen nur einige wenige Scheibensegmente infolge unzureichender Befestigung zu Bruch. Insgesamt bestand die neue Kabinenform diese Prüfung mit Auszeichnung.

Zunächst einmal zur Entwicklung der Do 217 K mit ihren Ausführungen K-1, K-2 und K-3.

Als Musterflugzeug baute Dornier in Friedrichshafen die Do 217 E-2 (WerkNr. 2170521135, Kennung: RH+EI) zur »Do 217 mit Vollsichtkanzel« um.

Das Flugzeug sollte an sich schon ab Februar 1942 für die Werkserprobung zur Verfügung stehen, rollte aber infolge konstruktiver Schwierigkeiten erst am 31. 3. 1942 zum Start.

Die zunächst von zwei BMW 801 A-1 angetriebene Do 217 KV1 durchlief ihre Grunderprobung auf dem Werksplatz Löwental. Danach kam sie mehrmals kurzfristig zum Nachfliegen nach Rechlin, beispielsweise im Juli 1942 und im August 1943.

Nebenbei verwendeten die Dornier-Werke das erste Versuchsmuster für die Verbesserung der Flugeigenschaften. Im Juni 1943 wurden Staudruckmessungen unternommen. Die von zwei BMW 801 L-1 angetriebene Mustermaschine konnte inzwischen so hergerichtet werden, daß der Steuerdruck maßgeblich verringert wurde. Außerdem liefen Testreihen mit einem modifizierten Bremsfallschirm im Heck sowie eine Überprüfung der Sturzflugautomatik. Nach Versuchen mit einer geänderten BZA-Anlage konnte die Verschaltung der Sturzflugbremse vereinfacht und zugleich verbessert werden.

Ende April 1944 flog die Do 217 KV1 als Vorversuch im Do 335-Programm, ehe der Bomber noch einmal stärkere Triebwerke erhielt.

Anschließend dachte die Dornier-Werksleitung an die Umrüstung der Do 217 KV1 zum schnellen Kurierflugzeug. Neben dem ersten Versuchsmuster entstand eine aus zehn Maschinen bestehende Nullserie, deren erste vier Do 217 K-O, die Rufzeichen KE+JA bis KE+JD erhielten. Die folgenden Musterflugzeuge trugen die Kennungen RD+JD bis RD+JK.

Die Erprobung der Do 217 K-01 (WerkNr. 4401) schloß sich in Rechlin an die der KV1 an. Das erste V-Muster hatte zwischen dem 9. 7. und 29. 8. 1942 an der Sturzflugerprobung mit BZA 1-Anlage teilgenommen und war danach bei weiteren Tests mit dem Lotfe 7D und SD 70 dabei.

Auch bei der Do 217 K-01 lassen sich zahlreiche Probewürfe mit SD 70-Abwurflasten – aus dem Sturzflug heraus – nachweisen; insbesondere in der Zeit zwischen Juli und Dezember 1942.

Wieder andere Versuche dienten der Vervollkommnung des Zielanflugs mittels zugeschalteter Kurssteuerung.

Die schrittweise Verbesserung der Kabinenheizung, verschiedener Heizscheiben und leistungsstarker Enteisungssysteme stellten den zweiten Erprobungsschwerpunkt dar.

Die Do 217 K-02 (KE+JB, WerkNr. 4402) war ab Anfang August 1942 bei der E-Stelle am Müritz-See anzutreffen. Ab dem 25. 8. 1942 folgten mehrwöchige Tests mit der umfangreichen FT-Anlage, die man zwischenzeitlich durch den Siemens Feinhöhenmesser ergänzt hatte.

Zwischendurch, soweit es der Erprobungsbetrieb zuließ, hatten einige Luftwaffenpiloten Gelegenheit, die frühen Do 217 K nachzufliegen.

Neben der Abwurfwaffenerprobung, Belade-

übungen und dem Absetzen von verschiedenen Sonderlasten flog später mindestens eine der Do 217 K-O Einsätze beim Kampfgeschwader 2 im Westen.

Dabei wurde die zehte K-O am 15. 5. 1944 über Yeovil – nahe Somerset – Opfer eines Nachtjägers und geriet nach Bordwaffenbeschuß in Brand. Die Besatzung konnte sich bis auf einen Mann mit dem Fallschirm retten.

In den Trümmern der U5+MR (7./KG 2) fanden englische Spezialisten vier noch nicht geworfene 500 kg-Bomben, die MG 81 und 131 sowie Reste der FuG 10, 16, 101a und des FuBl. 2H.

Dornier Kampfflugzeuge mit Vollsichtkanzel

Baumuster	Verwendung
Do 217 KV1	Versuchsmuster, Schweres Kampfflugzeug mit Vollsichtskanzel, BMW 801A
Do 217 K-O	Nullserie, Schweres Kampfflugzeug, ähnl. Do 217 KV1
Do 217 K-1	Schweres Kampfflugzeug, ohne Heckbremse, Bewaffnung mit MG 81 und MG 131
Do 217 K-2	Sonderkampfflugzeug, PC 1400X-Anlage, Bewaffnung der K-1, jedoch 2 MG 81Z im Hecksteiß
Do 217 K-2/U1	Sonderkampfflugzeug, Hs 293H-Abwurfanlage unter dem Rumpf, sonst wie Do 217 K-2
Do 217 K-2/U2	Sonderkampfflugzeug mit FuG 203e für Verwendung mit PC 1400X oder Hs 293, sonst wie Do 217 K-2
Do 217 K-3	Sonderkampfflugzeug mit PC 1400X-Abwurfanlage (geplant Abwurfanlage der Do 217 K-2/U2)
Do 217 MV1	Versuchsmuster, Schweres Kampfflugzeug mit Vollsichtskanzel, DB 603A
Do 217 M-O	Nullserie, Schweres Kampfflugzeug, ähnl. Do 217 MV1
Do 217/M-O/U1	Sonderkampfflugzeug, Hs 293A-Abwurfanlage (Rumpflast), sonstige Waffenanlage wie Do 217 M-O
Do 217 M-1	Schweres Kampf- und Sturzkampfflugzeug, Defensivbewaffnung der Do 217 M-O
Do 217 M-1/U1	Schweres Kampf- und Sturzkampfflugzeug mit verstärkter Bewaffnung und Heckbremse
Do 217 M-1/U2	Sonderkampfflugzeug mit vereinfachter Anlage für drahtgelenkte Flugkörper, sonst wie Do 217 M-1
Do 217 M-1/U5	Höhenkampfflugzeug mit Abgasturbolader und FK-Anlage der Do 217 K-2/U1 (Hs293H-Rumpflast)
Do 217 M-2	Torpedobomber mit 3 LT, Zelle und Ausrüstung der Do 217 M-1
Do 217 M-3	Schweres Kampfflugzeug mit Heckbremse, Dreiecksleitwerk und HD 151, sonst wie Do 217 M-1
Do 217 M-4	Sonderkampfflugzeug mit Abgasturbolader TK 11, nur Musterflugzeug gebaut
Do 217 M-5	Sonderkampfflugzeug mit Hs 293A-Abwurfanlage (als Rumpflast), sonst wie Do 217 M-1
Do 217 M-6	Verwendung ist nicht nachzuweisen
Do 217 M-7	Verwendung ist nicht nachzuweisen
Do 217 M-8	Höhenkampfflugzeug mit Abgasturbolader TK 11, Dreiecksleitwerk, 67 m^2-Fläche, Bewaffnung s. Do 217 M-3
Do 217 M-9	Sonderkampfflugzeug, entsprechend Do 217 M-8, jedoch ohne Abgasturboaufladung, Dreiecksleitwerk
Do 217 M-10	Sonderkampfflugzeug, aus Umbau der Do 217 M-1 mit neuer Fläche (Stahl-/Holzteile)
Do 217 M-11	Sonderkampfflugzeug, PC 1400X-Rumpflast, Normalleitwerk, Bewaffnung der Do 217 K-2

Die Verwendung der Do 217 M-6 und M-7 ist nicht nachzuweisen.

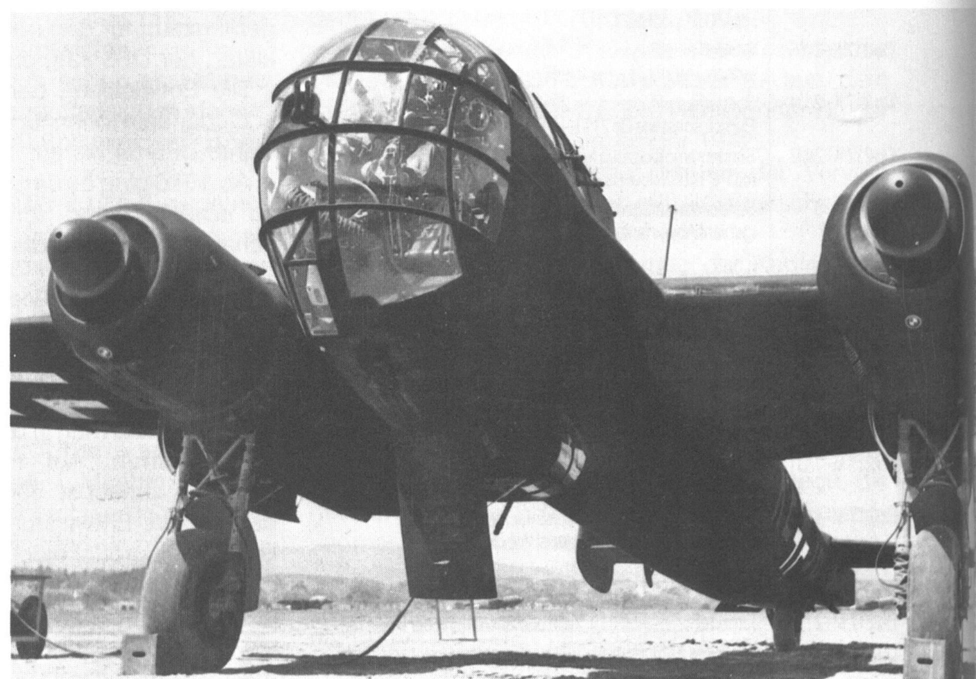
Außer in der truppendienstlichen Erprobung verwendete man neun Muster für vielfältige Aufgaben. So diente die Do 217 K-03 (KE+JC), an ihrer Rumpfbezeichnung K-3 ist sie leicht zu erkennen, als Trägerflugzeug für den raketengetriebenen Höhenaufklärer, der DFS 228, und den Bordjäger Me 328.

Die Entwicklung der DFS 228 begann mit verschiedenen Höhenflügen, die Erich Klöckner mit seiner DFS 54 bis auf 11.400 m Höhe trugen.

Ab 1940 ging es darum, noch größere Leistungen zu erreichen und schnellstens ein Flugzeug zu schaffen, das für die Höhenfernaufklärung verwendbar wäre.

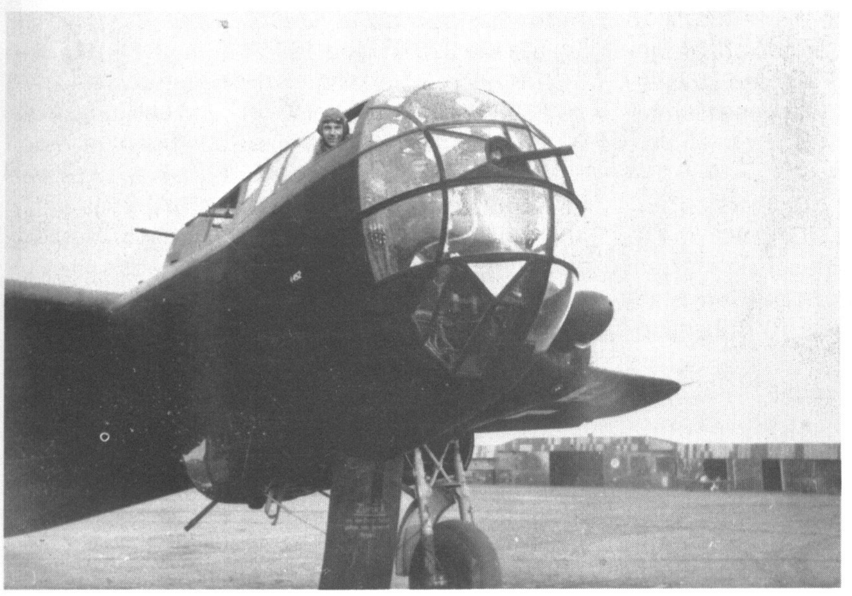
Es entstand die DFS 228, die laut Leistungsberechnungen bei einem Fluggewicht von maximal 5500 kg über eine Höchstgeschwindigkeit von 865 km/h verfügen sollte. Bei einem Gleitwinkel von 1:20 erwartete man in der Regel Geschwindigkeiten um 610 km/h. Auf Höhe gebracht wurde die DFS 228 zunächst von der Do 217 K-03. Später dachte das Entwicklungsteam daran, hierfür eine Do 217 mit großer Fläche und TK 11-Abgasturbolader zu verwenden. Nach dem Auskoppeln vom Mistelschlepp in etwa 10.000 m Höhe sollte der in einer Druckkammer befindliche Pilot den Raketenantrieb zuschalten und bis auf 25.000 m steigen.

Das erste Nullserienflugzeug der Do 217 K-0 (KE+JA), während des Einflugbetriebs bei Dornier.

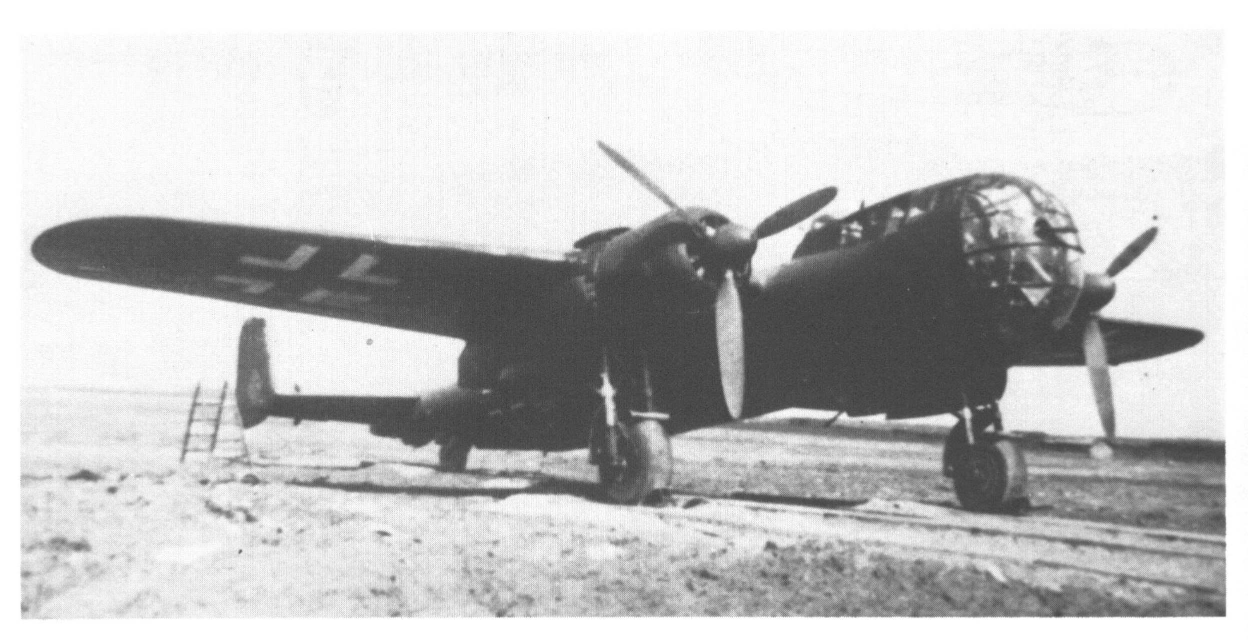


Die Do 217 K-04 (KE+JD) mit jeweils zwei mit MG 81 I ausgerüsteten Seitenständen.

Werkszeichnung der Do 217 K-1 vom 13. 10. 1942 als der künftigen Serienausführung.



Do 217 K-1 (Werk-Nr. 4452) in Frankreich, Frühjahr 1943.



Ein Einsatzmuster des KG 2 mit inzwischen aufgetragenem unterseitigen Sichtschutzanstrich und übermaltem Geschwaderwappen.

Schon mit der Nullserien-Do 217 ergab sich nach einem Schleppflug auf 4000 m eine 3,5-fache Vergrößerung der Flugzeit bei der DFS 228. Allein bis auf 4000 m über Grund benötigte die K-03 gut 18 Minuten. Nachteilig für den später geplanten Einsatz war das Aufsetzen der DFS auf das Dornier-Kampfflugzeug und das extrem gestiegene Fluggewicht des Gespanns.

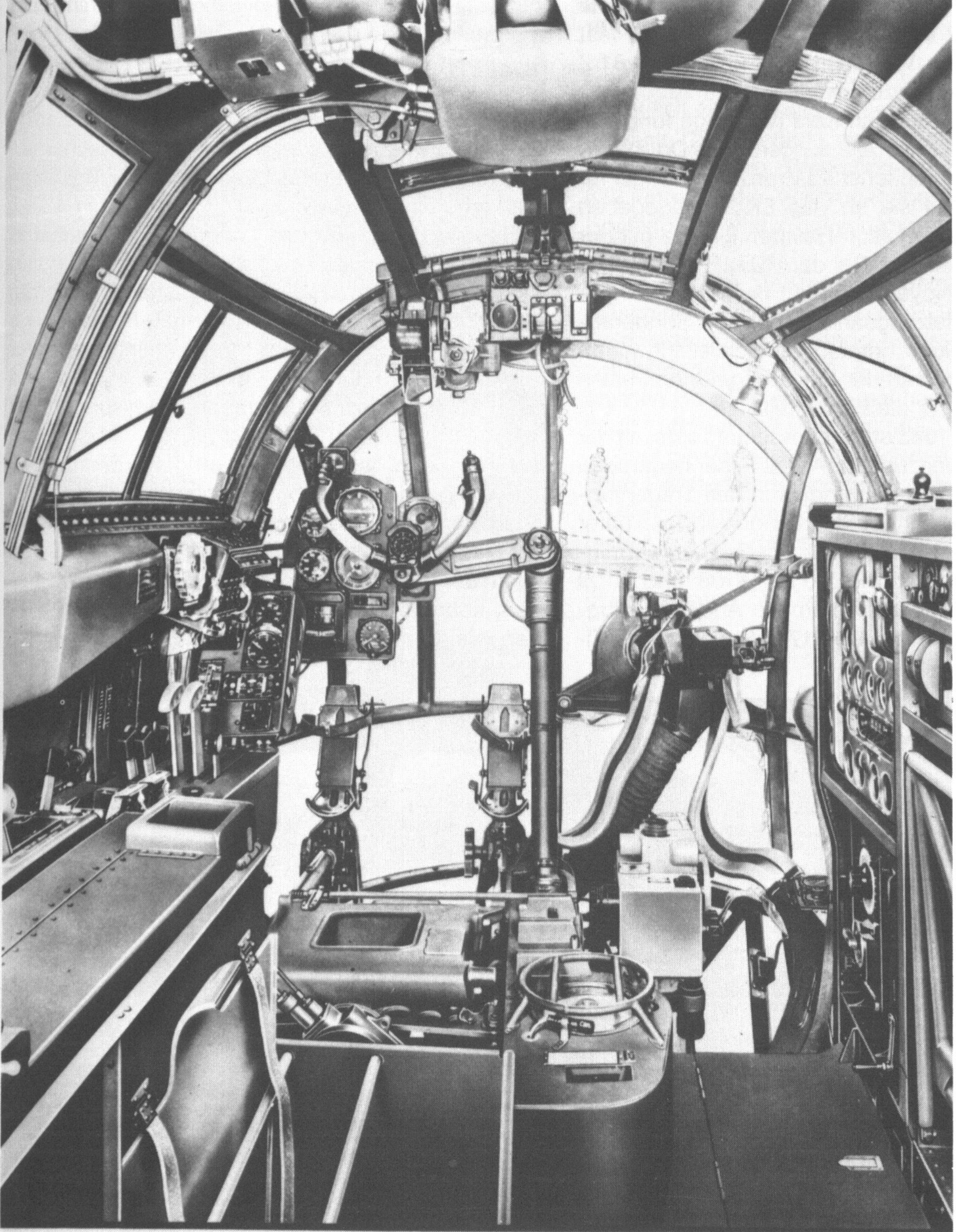
Zu einem »scharfen« Einsatz mit der DFS 228 kam es mit Sicherheit nicht. Neben dem ersten Versuchsflugzeug mit der Kennung D-IBFQ war im Dezember 1944 noch eine zweite Maschine im Bau. Bei der Firma Schmetz in Griesheim bei Darmstadt wurde zusätzlich eine Nullserie aus 10 Höhenflugzeugen vorbereitet.

Ebenfalls auf der Do 217 K sollte die Me 328, ein kleines universell nutzbares Flugzeug, getestet werden. Außer als Jäger, Bordflugzeug, Aufklärer und Schnellbomber reichte die Palette bis zur Selbstopfermaschine. Erste Versuche fanden mit der Do 217 E-4 (Kennung: JT+EL) statt. Nach der Klärung grundlegender Details wurden die Arbeiten in enger Zusammenarbeit mit der DFS fortgesetzt.

Zunächst untersuchte man drei unterschiedliche Jägerausführungen, von denen ein Parasitjäger luftbetankbar sein sollte. Die zunächst in Ainring erprobte Me 328 V1 flog 1943 bei der DFS und kam später nach Hörsching. In Höhen zwischen 3000 und 6000 m wurden Stabilitäts- und Leistungsmeßflüge ohne Triebwerkseinbau durchgeführt. Nach Beendigung der Mistelerprobung kam es zu zahlreichen Schleppflügen hinter der Do 217 E-4.

Nach der Einstellung der Me 328 als Jagdflugzeug ging die Arbeit an einem von zwei bis vier Pulsorohren angetriebenen Schnellstbomber ohne Unterbrechung weiter.

Mit dabei war nun eine Do 217 K-O, auf die eine Me 328 B mit der Kennung RL+TY aufgesetzt wurde. Die erflogenen Leistungen wichen aber so stark von den rechnerischen Vorgaben (500 statt 800 km/h) ab, daß das Technische Amt in Berlin schließlich das Muster strich. Die vierte Do 217 K-O diente danach wieder ganz konventionellen Zielen: Der Mustererprobung beim künftigen Do 217 K-1-



1 Blindfluggerätetafel
2 Gerätetafel vor Bedienbank
3 Bedienbank
4 Gerätetafel Spant 4 oben
5 Triebwerksgerätetafel
6 Sturzvisier Stuvi 5 B
7 Abwerfbarer Dachteil
8 Ladeklappenhandkuppelhebel
9 Abwurfhebel zu „7“
10 Notkompaß
11 Spant 4
12 Steuerschwenkarm (Normalstellung)
13 Steuerschwenkarm rechts ausgeschwenkt
14 Borduhr
15 Beleuchtungsdruckknopf zu „14“
16 Elektrischer Schalterkasten
17 Seitensteuerpedale
18 Führersitzunterbau
19 Funkpeilanzeigegerät
20 MG 81 Z
21 Lotfe 7D
22 Feststellhandschraube für Steuerschwenkarm
23 Bombenknopf BK XI
24 Sprechknopf Fu G 16
25 Richtungsgeber LRi 2
26 Abfeuerknopf (starre Schußwaffe)
27 Steuerverstellrad (Pedale)

T 407 L 135

Do 217 K-1
Besatzungsraum
Blick nach vorn

Stand vom April 1943

Inzwischen eingetretene Änderungen beachten und darauf hinweisen

Besatzungsraum der Do 217 K-1 mit dem Ausrüstungsstand vom April 1943.

Kampfflugzeug. Die fünfte Do 217 K-O war Mitte November 1942 im Bau und wurde ab 1943 fast ausschließlich zur Waffenerprobung mit MG 81 Z und MG 131 herangezogen.

Als Musterflugzeug mit Kehl IV-Anlage fungierte die mit zwei BMW 801 A-2 ausgerüstete Do 217 K-06. Die K-07 flog zunächst als Erprobungsträger für Lufttorpedos, ehe sie an das EK 21 abgegeben wurde, um in Schwäbisch-Hall den Einsatz mit der PC 1400 X abzuklären. Bei der RD+JF wurden besonders die im November 1942 bei Dornier eingebauten neuen Heizungsanlagen für die Sonderabwurflasten im Fluge untersucht. Schließlich nahm die Maschine noch an der Abklärung der optimalen Abwurfbereiche für die Fritz X teil.

Die im Januar 1943 stattgefundenen Tests mit der PC 1400X ergaben, daß für Abwürfe der neuartigen Lenkbomben die Geschwindigkeit des Trägerflugzeugs durch Ausfahren der Landeklappen, unter gleichzeitiger Drosselung der Triebwerke, vermindert werden mußte. Die Do 217 K-08 und K-09 standen den Dornier-Werken als Änderungsflugzeuge für die laufenden Do 217 K-Serien zur Verfügung. Als zehnte und letzte Nullserienmaschine kam die WerkNr. 4410 heraus. Nach monatelangen Versuchsreihen mit den verschiedensten Bremsschirmen, gelangte das Flugzeug 1943 zum Kampfschulgeschwader 3 nach Italien, wo es der Einweisung von Luftwaffenbesatzungen mit Bremsschirmen diente. Von dem weiteren Lebensweg der Maschine war ja bereits die Rede.

Neben den schon mehrfach erwähnten Do 217 KV1 und der K-01 befanden sich im Bereich des Kommandos der Erprobungsstellen auch die Do 217 K-1 mit dem Kennzeichen CF+PO, die in der Dauererprobung mit BMW-Motoren eingesetzt war und die TN–CI, die zwischen dem 30. 1. 1943 und dem 17. 2. 1943 für Schwingungsmessungen mit vergrößertem Flügel diente.

Gleichzeitig lief die Serienfertigung der Do 217 K-1, einem – laut Handbuch – schweren Kampfflugzeug mit vierköpfiger Besatzung, bei den Norddeutschen-Dornier-Werken in Wismar an. Um den jeweiligen taktischen Erfordernissen Rechnung zu tragen, konnten zahlreiche Rüstsätze verwandt werden. Als Antrieb hatte Dornier das Einheitstriebwerk



Der stark gepanzerte Flugzeugführersitz in einer Do 217 K-1. Links der Beobachter auf einem Klappsitz. (BA)



Besatzung der Do 217 K-1 (Werk-Nr. 4431) im Frühjahr 1943 vor einem Übungsflug. (BA)

BMW 801 ML mit einer Startleistung von 1560 PS gewählt. Damit ließen sich bei einem mittleren Fluggewicht, so die Werksangaben, in Bodennähe 430 km/h, in der Volldruckhöhe von 5200 m, eine Höchstgeschwindigkeit von immerhin rund 520 km/h erreichen.

Wie bei den meisten vorangegangenen Mustermaschinen, insbesondere der RD+JC, bestand die Defensivwaffe im A-Stand aus einem vom Beobachter bedienten MG 81Z. Im B- und C-Stand sicherten Bordfunker und -mechaniker den rückwärtigen Luftraum mit je einem MG 131.

Zwei bis vier MG 81 I konnten zusätzlich in seitlichen Fensterlafetten eingesetzt werden.

Werknummernmäßig läßt sich bei der Do 217 K-1 bisher nur eine Bauserie einwandfrei nachweisen: Der Fertigungsblock 4411 bis 4500, von denen die überwiegende Zahl beim KG 2 im Westen zu finden war.

Tiefflüge bildeten ab 1943 einen Schwerpunkt im Ausbildungsprogramm beim KG 2 im Westen. (BA)



Eine Erweiterung der Do 217 K-1-Ausbringung mußte vom RLM auf Grund des BMW 801-Engpasses zugunsten der Do 217 M-1 abgelehnt werden. Die Bedienung der BMW 801 ML-Triebwerke war für die Zeit sehr bedienerfreundlich. Über den sogenannten »Kommandogeber« erfolgte die selbständige Laderumschaltung, Zündzeitpunktverstellung und Arm-Reich-Gemischregelung (Einhebelbedienung) automatisch. Einige Do 217 K-1 besaßen darüberhinaus noch die selbständige Luftschraubenverstellung, nachdem sich im Spätsommer 1942 viele Staffelführer des »Holzhammer-Geschwaders« dafür eingesetzt hatten.

Nachdem die Taktik des Gleitangriffs bei Tage mehr und mehr vom horizontalen Nachtangriff abgelöst wurde, verlor dieser Wunsch stark an Bedeutung. Die sonst benutzten, druckölbetätigten VDM-Luftschrauben mit elektrischer Handverstell-Einrichtung hatten einen Durchmesser von 3,9 m.

Alternativ war die Verwendung von 3,8 m-Holzluftschrauben möglich.

Die in der Regel 2165 l fassende Kraftstoffanlage konnte durch einen zusätzlichen Rumpfbehälter oder auch zwei von jeweils 750 l Inhalt bzw. 300 bis 900 l fassende Außentanks ergänzt werden.

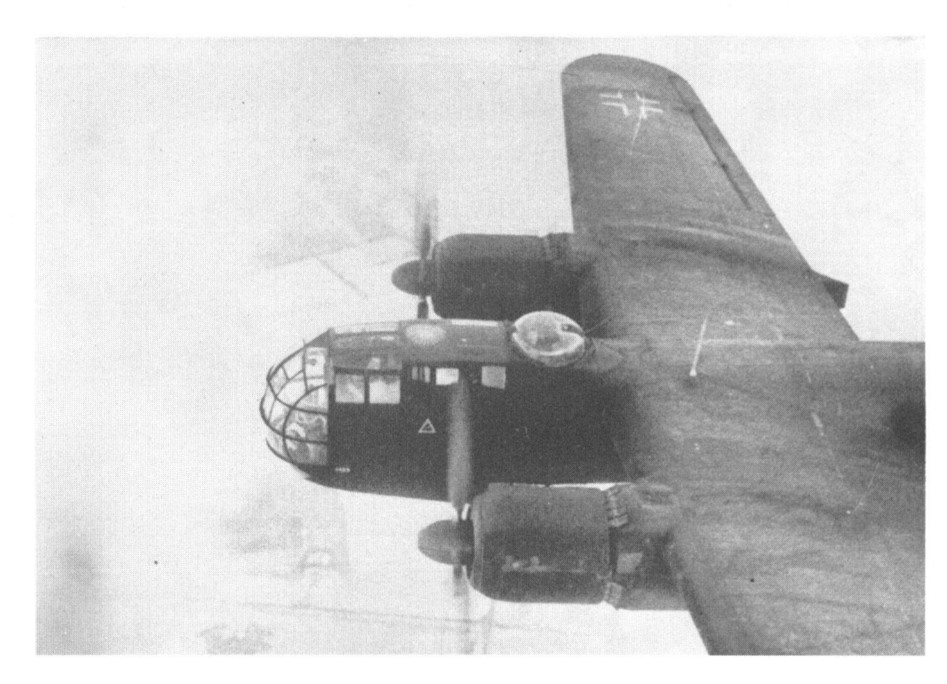
Für das Abheben benötigte die Do 217 K-1 bei einem Abfluggewicht zwischen 15,0 und 16,5 t etwa 850 bis 1100 m. 20 m Höhe erreichte das Kampfflugzeug nach 1500 m auf Graspiste oder nach 1300 m auf der Betonstartbahn.

Mit einem mittleren Fluggewicht von 12,7 t näherte sich die Besatzung in 5200 m Einsatzhöhe mit Geschwindigkeiten um 510 km/h dem befohlenen Angriffsziel.

Dabei mußte beachtet werden, daß die Geschwindigkeit bei der Mitführung zweier Außenbehälter um etwa 4,5%, bei zwei außen mitgeführten Bomben um 6% sank. Die Flammenvernichter-Rohre kosteten im Tiefflug zusätzlich 7%, auf Einsatzhöhe jedoch 9% Leistungseinbuße.

Ein Teil der Do 217 K-1 wurde mit Sicherheit aus der Do 217 E-4 umgerüstet. Von der Do 217 mit BMW 801 sollten laut C-Amtsprogramm vom 6. Juli 1941 ab Oktober 1942 41, ab September 1942 bis März 1944 monatlich 58 dieser Kampfflugzeuge in Oberpfaffenhofen und Wismar produziert werden.

Die Mehrzahl der neuen Bomber erhielt das KG 2. Die erste dieser Maschinen ging bei der 4./KG2 verloren. Es handelte sich um die U5+EM (WerkNr.



Unter schwierigen Witterungsbedingungen fand dieser Übungsflug mit der Do 217 K-1 (Werk-Nr. 4425) statt.



Noch ohne Flammenvernichter wurde diese Do 217 K-1 (Werk-Nr. 4405), als U5+AA beim Stab des KG 2 geflogen.

4478), welche ein Opfer der weit überlegenen »Mosquito«-Nachtjäger der Royal Air Force wurde.

Die Prämisse der Leistungssteigerung erfaßte auch die Do 217 K-1. Ab Spätsommer 1943 lagen erste Erprobungserzeugnisse mit einer Mustermaschine mit zusätzlichem GM 1-Einbau vor. Beim Zusatz von 100 gr/sec. GM 1 stieg in 8000 m Flughöhe die Höchstgeschwindigkeit um 84 km/h. Bei nur 50 gr/sec. konnte leicht statt 8400 m nun 9800 m gehalten werden. Da die Anlagen zu einer hohen Störanfälligkeit neigten und man auf andere Do 217 setzte, blieb es beim Versuch.

Der Do 217 K-1 folgte die Ausführung K-2, die von Dornier als Bomber mit 67 qm-Fläche, zur Verbesserung der Höhenleistungen angeboten wurde. Die Flugzeuge, die vorerst noch aus der Do 217 K-1 umgebaut wurden, kamen überwiegend als reine Gleitwaffenträger mit der Fritz X und der dazu notwendigen Kehl-Ausstattung über dem Mittelmeer zum Einsatz.

Die Maschinen des Kampfgeschwaders 100 erhielten darüberhinaus zusätzliche Kraftstoffbehälter im Bombenschacht, die als Rüstsätze R 14 und 17 auch bei anderen Do 217 angetroffen wurde.

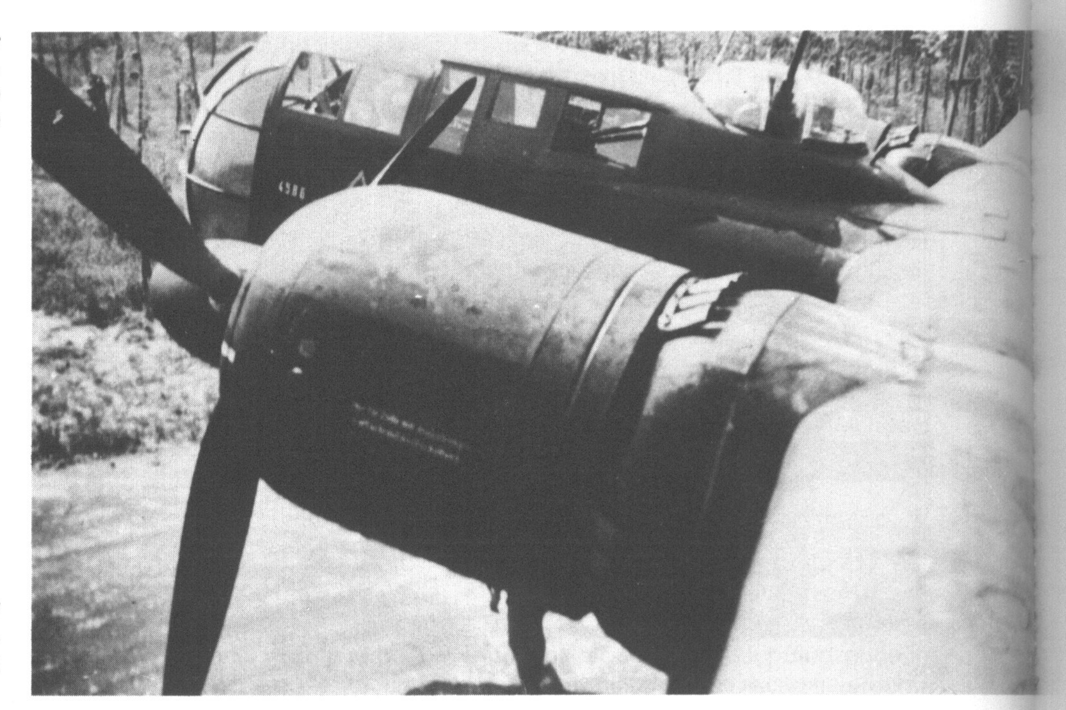
Die Defensivbewaffnung der Do 217 K-1 bestand in aller Regel nur aus beweglichen Schußwaffen. In drei Ständen, links und rechts des Besatzungsraumes sowie im Bug, war ein MG 81 Z eingesetzt. Hinzu kamen noch eine Drehlafette DL 131/1C im B-Stand und ein MG 131 in der Walzenlafette WL 131/1 im C-Stand. Bei der zweiten Ausführung der Do 217 K sollten serienmäßig noch zwei starre MG 81 Z im Hecksteiß folgen. Pro Rohr verfügten diese über je 350 Schuß Munitionsvorrat.

Visiert wurde über ein Rückblickfernrohr des Typs RF 1A, das im vorderen abwerfbaren Teil des Besatzungsraumdaches, links vor dem Flugzeugführer installiert war. Die Abzugsknöpfe für die zusätzliche Heckbewaffnung besaßen neben dem Piloten auch die Bordschützen in der hinteren Kanzel.

Die Rumpfendkappe mitsamt des Waffeneinbaus konnte im Notfall, etwa bei Ausfall eines der BMW-Triebwerke, durch Betätigung einer besonderen Abwurfwinde, genauso wie bei der Sturzflugbremse, abgeworfen werden.

Bis auf unwesentliche Details entsprach die übrige Bewaffnung und Ausrüstung fast in allen Fällen der der Do 217 K-1.

Die Werk-Nr. 4586 bei der 7./KG 2 im Westen. Obwohl für Nachteinsätze vorgesehen, fehlen die Flammenvernichter.



Einsatzflugzeuge der II./KG 2 auf einem niederländischen Platz Anfang 1943.

Dornier Werke Friedrichshafen

Flugzeugprogramm Nr. 222/2 — Stand: 1. November 1942

Do 217 E-1	2 BMW 801A	V 12	0012	—	Am 29.10.1942 lt. RLM-Entscheid dem Ausbildungswesen der DW übergeben. Querruderversuche abgeschlossen.
Do 217 V 2	2 DB 601E	V 2	688	—	Am 29.10.1942 lt. RLM Entscheid zur Verschrottung bzw. Verwendung der Einzelteile für DW-Versuche freigegeben.
Do 217 V 4	2 Jumo 211B	V 4	690	In Erprobung	Schnelltrenntriebwerke. Vorbereitung für Abwurfversuche abgeschlossen. 5-fach Fallschirm angefertigt.
Do 217 K	2 BMW 801	KV1	1135	In Erprobung	Erprobung für halbstarren Bremsschirm und Verschaltung der Sturzflug-automatik für Serie.
Do 217 M	2 DB 603	M-O2	1242	In Erprobung	DW-Erprobung für vergrößerte Fläche und Leitwerk.
Do 217 P	2 DB 603	PV1	1229	In Erprobung	Höhenaufklärer mit Laderzentrale DB 605 in Flugerprobung.
Do 217 P	2 DB 603	PV2	0024	In Erprobung	Höhenaufklärer mit Laderzentrale DB 605 geht nach kurzer Erprobung bei DW an Daimler-Benz.
Do 217 P	2 DB 603	PV3	0025	In Erprobung	Höhenaufklärer wie Do 217 PV1.
Do 217 P	2 DB 603	PV4	0026	Im Bau	Höhenaufklärer wie Do 217 PV1.
Do 217 P	2 DB 603	PV5	0027	Im Bau	Höhenaufklärer wie Do 217 PV1.
Do 217 P	2 DB 603	PV6	0028	Im Bau	Höhenaufklärer wie Do 217 PV1.
Do 217 R	2 BMW 801	RV1	0029	In Erprobung	Erprobung für Sturzflugbremse.
Do 217 R	2 BMW 801	RV2	0030	In Erprobung	Erprobung für Sturzflugbremse.
Do 217 R	2 BMW 801	RV3	0030	Im Bau	Erprobung für Sturzflugbremse.
Do 217 R	2 DB 603	RV4	0032	—	Flugtermin kannn noch nicht gegeben werden. Erprobung für Sturzflugbremse.
Do 217 A	2 DB 601 F	—	2704	In Erprobung	Umbau für Truppenverwendung, am 30.12.1942 an Befehlsstelle Süd abgeliefert.
Do 217 E-1	2 BMW 801	—	0042	In Erprobung	Dauererprobung für Flammenvernichter-Anlage (Do 217 J).
Do 217 E-2	2 BMW 801	—	1151	In Erprobung	Torpedoabwurfversuche, Flugzeug wird zur Abgabe hergerichtet.
Do 217 E-2	2 BMW 801	—	1185	In Erprobung	Umbau auf Hs 294, am 21.10.1942 nach Landsberg abgeliefert.
Do 217 E-2	2 BMW 801	—	1212	In Erprobung	Erprobung für Sturzflugautomatik, wird dem RLM zur Abgabe gemeldet.
Do 217 E-2	2 BMW 801	—	1214	In Erprobung	Dauererprobung für Flammenvernichter-Anlage (Do 217 Z) bei BMW 801-Motoren.
Do 217 E-2	2 BMW 801	—	1220	In Erprobung	Musterflugzeug für laufende Serienänderungen.
Do 217 E-2	2 BMW 801	—	1221	In Erprobung	Flugschwingungsversuche mit Do 217 P-Flügel.
Do 217 E-2	2 BMW 801	—	1226	In Erprobung	Abwurfversuche mit Außenbehälter (300 l und 1260 l Fassungsvermögen).
Do 217 J	2 BMW 801 L	J-1/U2	1364	In Erprobung	Nachtjäger mit Zusatzbewaffnung 4 x MG 151 schräg nach oben, abwerfbar im Bombenschacht.
Do 217 J	2 BMW 801 L	J-1/U1	1365	In Erprobung	Nachtjäger mit 4 x MG 151 starr nach vorne, an Tarnewitz am 14.10.1942 abgeliefert.
Do 217 J	2 BMW 801 L	J-1/U2	1366	Im Bau	Nachtjäger wie Werk-Nr. 1364, jedoch mit halbstarrem Bremsschirm.
Do 217 J	2 BMW 801 L	J-1/U2/U4	1372	Im Bau	Nachtjäger mit 6 starren MG 151 nach oben.
Do 217 J	2 BMW 801 L	J-1/U4	1370	Im Bau	Anbau eines halbstarren Bremsschirmes für die Truppenerprobung.
Do 217 J	2 BMW 801 L	J-1/U4	1371	Im Bau	Anbau eines halbstarren Bremsschirmes für die Truppenerprobung.
Do 217 N	2 DB 603A-1	N-1/U2	1403	Im Bau	Nachtjäger mit 4 x MG 151 starr nach vorne u. aerodynamischen Verbesserungen.
Do 217 N	2 DB 603A-1	N-1/U2	1409	Im Bau	Nachtjäger wie Werk-Nr. 1403, mit zusätzlichem Mustereinbau für Peilgerät VI mit APZ 6.
Do 217 N	2 DB 603A-1	N-1	1404	In Erprobung	Umschaltbare Flügelspitzenheizung, fertiggestellt und freigegeben für Serie.

Do 217 N	2 DB 603A-1	N-1	1405	Im Bau	Erprobung für Kommando der Erprobungsstellen, Rechlin, wird abgeliefert am 3.11.1942.
Do 217 N	2 DB 603A-1	N-1	1408	In Erprobung	Änderungsflug, als Ersatz für Do 217 J, Werk-Nr. 1350.
Do 217 K	2 BMW 801	K-03	1233	Im Bau	Neue Serienverschaltung für Sturzflugautomatik (bestimmt für die Erprobung in Rechlin).
Do 217 K	2 BMW 801	—	4405	Im Bau	Waffenerprobung für Tarnemünde, Einbau von MG 81 Z in der Kanzel und Mustereinbau.
Do 217 K	2 BMW 801	—	4406	Im Bau	Umbau auf Kehl IV-Anlage.
Do 217 K	2 BMW 801	—	4407	Im Bau	Torpedoversuchsträger für Kommando der Erprobungsstellen (3 mechanische Torpedos).
Do 217 K	2 BMW 801	—	4410	Im Bau	Bremsschirmeinbau für KSG 3
Do 217 E	2 BMW 801A-2	—	4272	Im Bau	„Gießkanneneinbau" für Soesterberg, z. Zt. Luftbeschuß.
Do 217 E	2 BMW 801A-2	—	4320	Im Bau	Siehe Werk-Nr. 4272.
Do 217 E	2 BMW 801A-2	—	5524	Im Bau	Siehe Werk-Nr. 4272.

Die meisten serienmäßigen Do 217 K-2 erhielt das Kampfgeschwader 100, um bei einer durchschnittlichen Eindringtiefe zwischen 800 und 1100 km, je nach Beladung, offensive Schiffsbekämpfung zu fliegen.

Nach der Do 217 E-5 war die Ausführung K-2 die zweite Version, die serienmäßig mit einer Fernlenkanlage für den Flugkörpereinsatz versehen war. Diese bestand aus dem Sender FuG 203 (Kehl) und dem Empfänger FuG 230 (Straßburg), mit welchem die Steuerungsimpulse auf die Ruder des jeweiligen Lenkflugkörpers übertragen wurden.

Von der Kehl-Anlage gab es fünf Ausführungen, die Geräte FuG 203a bis FuG 203e. Sie unterschieden sich wie folgt:

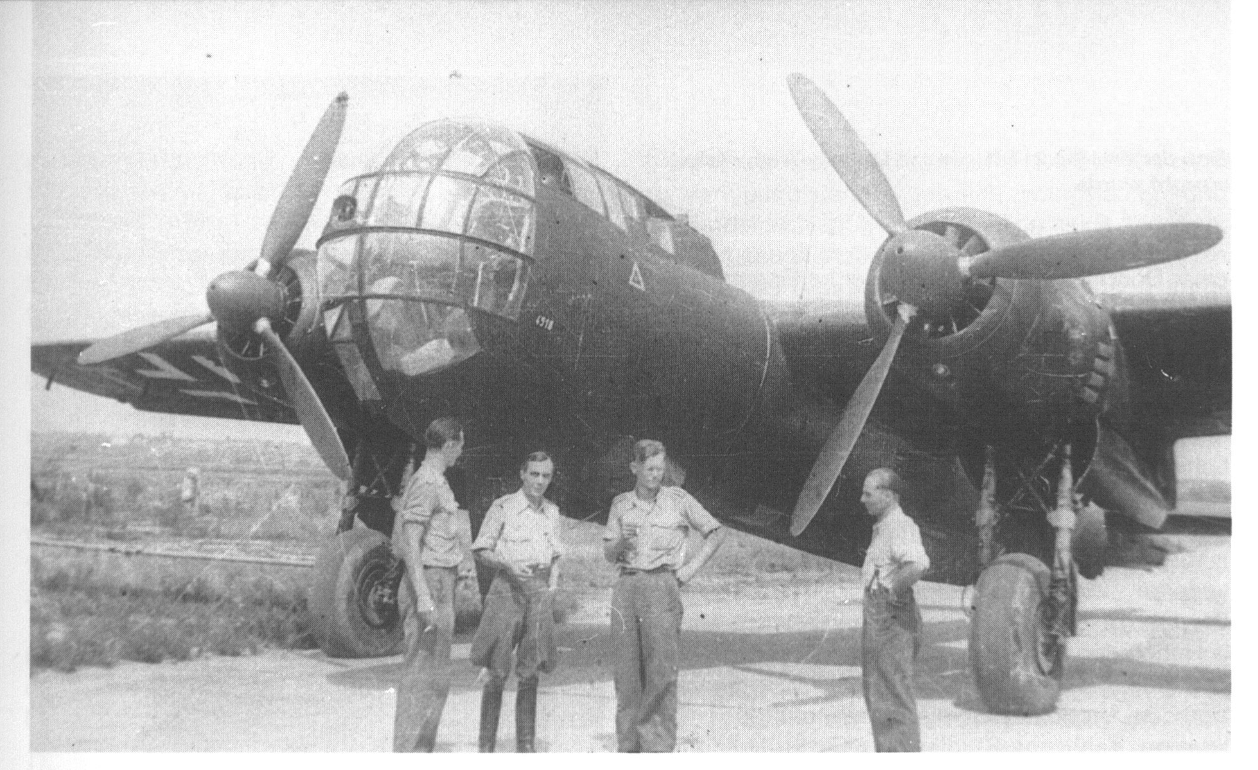
Mit dem FuG 203a (Kehl I) konnte nur eine PC 1400X, mit dem FuG 203b (Kehl III), nur eine Henschel-Gleitbombe ins Ziel gelenkt werden. Unter der Bezeichnung Kehl IV verbargen sich drei Versionen des FuG 203. Mit dem FuG 203c waren entweder Fritz X oder Hs 293 fernzulenken. Der Sender FuG 203d reichte aus, um bis zu vier Lenkflugkörper zu steuern, während das Gerät FuG 203e für die Einsätze mit mehreren PC 1400X und Hs 293 entwickelt worden war.

Insgesamt erhielten neben 40 Fw 200 und 107 He 177, noch 140 Do 217 E, K und M die sogenannte Kehl-Ausrüstung.

Bei der Do 217 K-2 war indessen nur die Mitnahme von zwei FX unter den Innenflügeln möglich. Die Erprobung dieser Maschine fand mit einer oder zwei PC 1400X im Juni 1943 bei der Erprobungsstelle in Peenemünde-West statt, wo es galt, die Leistungen der neuen Sonderkampfflugzeuge zu ermitteln. Im Juli folgten Versuche im Einmotorenflug, die ergaben, daß mit einer untergehängten FX die Flughöhe zu halten war und sich fliegerisch keine wesentlichen Beeinträchtigungen ergaben.

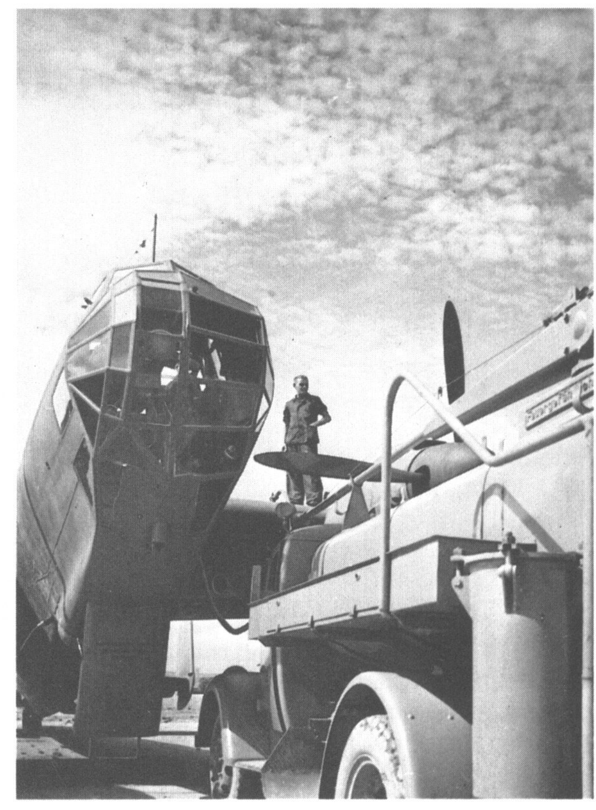
Um für Notfälle über ein breites Leistungsspektrum bei der Do 217 K-2 und K-3 zu verfügen, unternahm BMW im Sommer 1943 Anstrengungen, Triebwerke des Typs BMW 801 MG bei der Serienproduktion ins Gespräch zu bringen. Selbst bei einer Beladung mit zwei FX und 16,8 t Fluggewicht sollten noch 7000 m Höhe erreicht werden.

Mindestens eine Do 217 K-2 erhielt im August 1943 eine Fernlenkanlage für drahtgesteuerte Flugkörper. Im Grunde handelte es sich bei der dazu notwendige Funkanlage um vereinfachte Kehl-Geräte ohne Hochfrequenzteil. Sie bestanden aus dem Sender FuG 207 (Dortmund) und dem Empfänger FuG 237 (Duisburg) und waren gleichermaßen für die Hs 293 und Fritz X geeignet. In nochmals vereinfachter Form entwickelte die Industrie das Gerätepaar Düren-Detmold (FuG 208 und FuG 238), das im Spätsommer – zumindest als Musteranlage – in



Die für Japan vorgesehene Do 217 K-1, Werk-Nr. 4518, in Bordeaux, davor die Besatzung Trenkle.

Die Do 217 K-1, mit der GFM Keßelring häufig in Süditalien unterwegs war.



Eine der drei Do 217 H, die mit DB 603-Triebwerken erprobt wurde.

einer Do 217 K-2 Platz fand, aber im Gegensatz zu dem Vorläufer nur für nachsteuerbare FX-Bomben zu verwenden war.

Doch zurück zur Do 217 K-2:

Ab Frühjahr 1943 trafen die ersten werksfrischen Maschinen mit den großen Tragflächen bei den Lehr- und Erprobungskommandos ein. Zu hartes Aufsetzen führte dort zu mehreren Fahrwerksbrüchen. Einige andere Do 217 fielen Motorendefekten zum Opfer oder gingen aus unbekannter Ursache verloren, wie etwa die WerkNr. 4559, die am 24. Juni 1943 abstürzte.

Neben den offensiven Kampfeinsätzen über dem Mittelmeer stand ab Mitte März 1943 auch der Gleitbomben-Angriff auf feindliche Viermotorige zur Diskussion. Taktische Studien und Einbauüberlegun-

Dreiseitenansicht der Do 217 M-1 vom 24. 09. 1943 mit einem MG 131 anstatt dem MG 81 Z.

1:50

8-217M,000-138

Übersicht

gen für die Unterbringung einer Hs 293 H beschäftigten das RLM, Henschel und die Dornier-Werke.

Zur Umrüstung dreier Musterflugzeuge mußte das Kampfgeschwader 100 drei seiner kürzlich erhaltenen Do 217 K-2 abgeben. Die Sonderkampfflugzeuge wurden von Giebelstadt nach Friedrichshafen im Juni und Juli 1943 überführt, um dort umgebaut zu werden.

Nach der Umrüstung auf die Hs 293 H kamen die Maschinen nun als Do 217 K-2/U1 zur E-Stelle Peenemünde, wo die Werknummern 4541, 4558 und 4570 zur taktischen Erprobung eingesetzt werden sollten. Auch in der Abwurferprobung in Rechlin sowie einigen Außenstellen kamen Do 217 E und K zum wirklichkeitsnahen Probeeinsatz.

Nachdem Foggia kriegsbedingt geräumt werden mußte, wurden im Herbst 1943 alle Arten dickwandiger Sprengbomben in den steinigen Chausses du Larzac bei Millan/Südfrankreich getestet.

Neben den SD 250 und SD 500 wurde auch die Hüllenfestigkeit der SE 500 wie auch der SC 250 JA – im Hoch- und Tiefwurf – genauestens untersucht und die Güte des Bombenstahls begutachtet. Außer einer am 10. 11. 1943 abgestürzten He 111 H-11 (GL+ET) und der als Ersatz hinzugekommenen GL+EJ, flog Flugkapitän Weidelt die Ju 88. Erst im Oktober 1943 traf eine Do 217 K von der Versuchsgruppe VOH mit Flugkapitän Spremberg in Südfrankreich ein.

Außer den Do 217 K-2-Sonderkampfflugzeugen, von denen nur relativ wenige zum Bestand des KG 2 – wohl ohne Kehl-Geräte – gehörten, erschien 1943 noch eine dritte Ausführung der K-Reihe im Fertigungsprogramm der Dornier-Werke.

Die Do 217 K-3 war gleichfalls ein Lenkwaffenträger und konnte bis Juli 1943 konstruktiv wie ausrüstungsmäßig fertiggestellt werden. Ein erstes Umbauflugzeug befand sich damals bereits in Arbeit und sollte sowohl Fritz X als auch Henschel-Flugkörper mitführen können. Bei der Do 217 K-3 handelte es sich um die Umrüstung von einer Serie von 40 Do 217 M-1-Kampfflugzeugen mit Kehl III-Geräten. Der Umbau sollte bei den Norddeutschen Dornier-Werken erfolgen, wo auch die größeren 67 qm-Flächen installiert wurden.

Da eine ausreichende Anzahl an Do 217 K-1 nicht zur Verfügung stand, ergab sich zwangsläufig – und dies findet sich auch im Teil O, Allgemeine Angaben, des Flugzeughandbuchs der Do 217 K-3, daß man Bomber des Typs Do 217 M-1 entsprechend umrüstete.

Nach 50 Do 217 K-2 mit Kehl IV-Anlage, die es in Friedrichshafen als Flugkörperträger aus der Do 217 K-1 umzurüsten galt, war dieses Vorgehen nur folgerichtig.

Die Arbeiten an einem zusätzlichen Musterflugzeug einer Do 217 K-3 mit Kehl IV-Gerät, konnten in Wismar bis August 1943 nicht abgeschlossen werden, da die Anlieferung einer FX-Attrappe aus Schwäbisch-Hall auf sich warten ließ und eine Hs 293 – aus Holz – für die Beladeübung erst anzufertigen war.

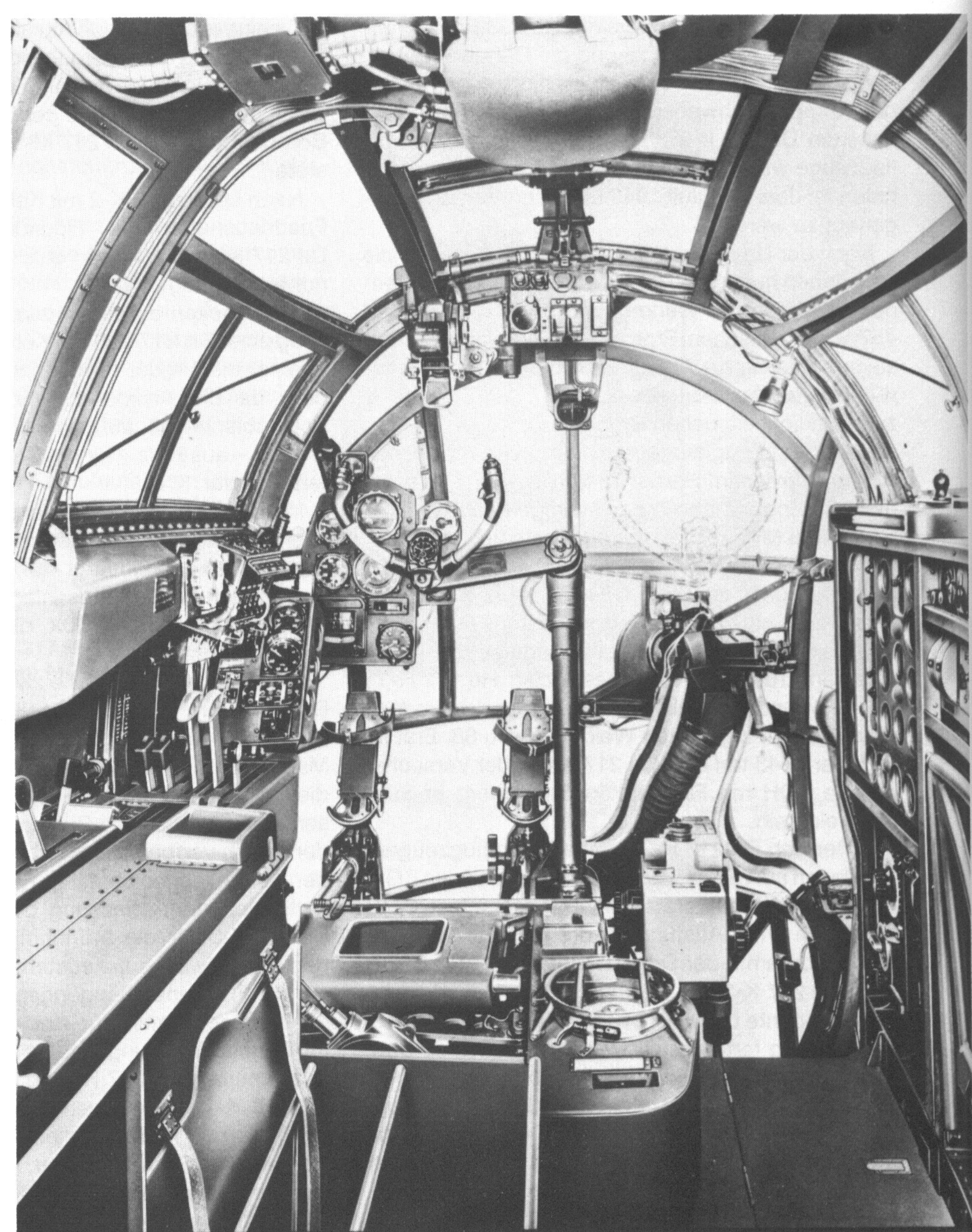
Im Gegensatz zur K-2 entfiel bei der K-3 der Kraftstoffschnellablaß, geringere Änderungen wies die Abwehrbewaffnung auf. Modifiziert werden mußte auch die Heizungsanlage für die Lenkflugkörper Hs 293 und PC 1400X, die alternativ verwandt werden konnten.

Gemäß einer Absprache zwischen dem RLM und Dornier, vom 6. 8. 1943, sollten zunächst 40 der K-3-Sonderkampfflugzeuge produziert werden. Man hatte sich entschieden, die Maschinen ohne die Mittelaufhängung (Rumpf-ETC) herzustellen, serienmäßig aber den Rüstsatz R20 zu verwenden, der aus abwerfbaren Zusatzbehältern unter den beiden Außenflächen bestand. Anfang Dezember 1943 hatte sich die Auffassung durchgesetzt, doch 20 Do 217 K-3 für die Aufnahme einer Hs 293 unter dem Rumpfwerk auszurüsten, die 20 übrigen hatten nur die Flächenaufhängungen.

Am Ende kamen nur einige wenige Do 217 K-3 mit Mittelaufhängung heraus; sie trugen die Musterbezeichnung Do 217 K-3/U1. Im Hinblick auf die Do 217 M-11 und wegen des Verlustes von Treibstoffkapazität infolge der notgedrungen wegfallenden unteren Rumpfbehälter, konnte man sich nur wenige dieser Sonderkampfflugzeuge für die Bekämpfung naher Ziele leisten.

Weitere Unterschiede zur Do 217 K-2, wie die Verwendung eines MG 131 – anstatt des sonst üb-

Ansicht des Besatzungsraums der Do 217 M-1 mit Stand vom April 1943.



1 Blindfluggerätetafel
2 Gerätetafel vor Bedienbank
3 Bedienbank
4 Gerätetafel Spant 4 oben
5 Triebwerksgerätetafel
6 Sturzvisier Stuvi 5 B
7 Abwerfbarer Dachteil
8 Ladeklappenhandkuppelhebel
9 Abwurfhebel zu „7"
10 Notkompaß
11 Spant 4
12 Steuerschwenkarm (Normalstellung)
13 Steuerschwenkarm rechts ausgeschwenkt
14 Borduhr
15 Beleuchtungsdruckknopf zu „14"
16 Elektrischer Schalterkasten
17 Seitensteuerpedale
18 Führersitzunterbau
19 Funkpeilanzeigegerät
20 MG 81 Z
21 Lotfe 7D
22 Feststellhandschraube für Steuerschwenkarm
23 Bombenknopf BK XI
24 Sprechknopf Fu G 16
25 Richtungsgeber LRi 2
26 Abfeuerknopf (starre Schußwaffe)
27 Steuerverstellrad (Pedale)

T 407/L 137

Do 217 M-1
Besatzungsraum
Blick nach vorn

Stand vom April 1943

Inzwischen eingetretene Änderungen beachten und darauf hinweisen

lichen MG 81Z – im A-Stand, fielen fertigungsmäßig kaum ins Gewicht.

Die neuen Do 217 K-3 trugen die Werknummern 4701 bis 4740 und flogen oftmals zusammen mit den K-2 sowie den 1944 noch vorhandenen Do 217 E-5 als Sonderkampfflugzeuge über dem westlichen Mittelmeer, dem Kanal und Südengland. Trotz der hervorragenden Ausrüstung waren die Einsätze wegen der alliierten Luftüberlegenheit für die deutschen Besatzungen ein großes Risiko.

Eine erste Do 217 K-3 der 9./KG 100 ging am 20. 10. 1943 verloren. Die von Lt. Kemmer geführte Besatzung stürzte mit ihrer WerkNr. 4704 bei Montelimar ab.

Auf einem einsamen Feld in der Grafschaft Devon kam eine andere K-3 der 9. Staffel am frühen Morgen des 30. April 1944 herunter. Das Sonderkampfflugzeug mit der taktischen Kennung 6N+IT (vormals RO+YD, WerkNr. 4716) wies eine weiter gesteigerte Abwehrbewaffnung auf: Neben den beiden MG 131 im B- und C-Stand, MG 81Z in den Seitenfenstern, kam noch ein MG 81Z und ein MG 81I im Bug hinzu. Trotzdem wurde die in Vannes zum Einsatz gegen Plymouth gestartete Besatzung abgeschossen, die Maschine geriet in Brand und war, nachdem sich der Flugzeugführer einem Scheinwerfer zu entziehen versuchte, nicht mehr zu halten. Die Besatzung rettete sich bis auf den Beobachter, Uffz. Erich Katzenberger, mit dem Fallschirm. Die Hauptlast des Kampfes über Südengland und dem Kanalraum trugen währenddessen die Do 217 K-1, die nach der Do 217 E-4, ab Sommer 1943, nach einer mehrmonatigen Eingewöhnungs- und Umstellungsphase, den Einsatz beim KG 2 und 40 begannen.

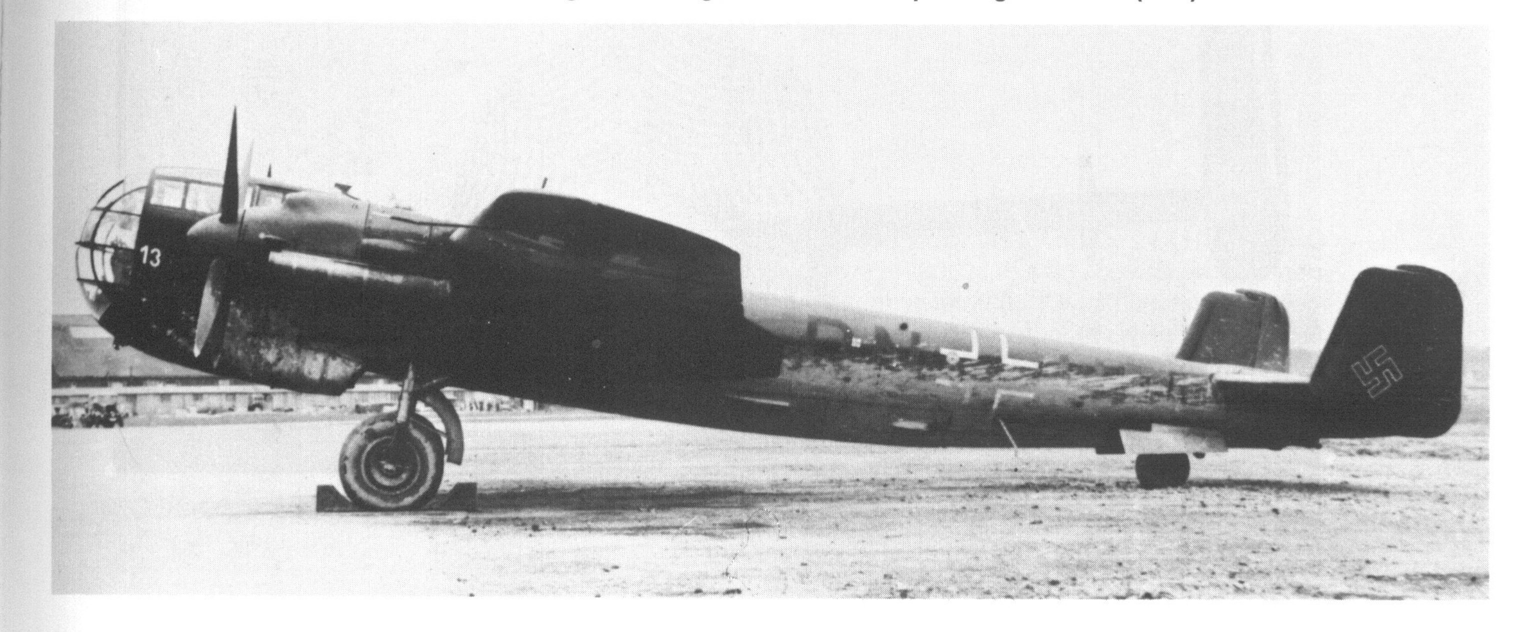
Wenig später wurden auch die neuen Do 217 M-1 in stärkerem Maße ausgeliefert.

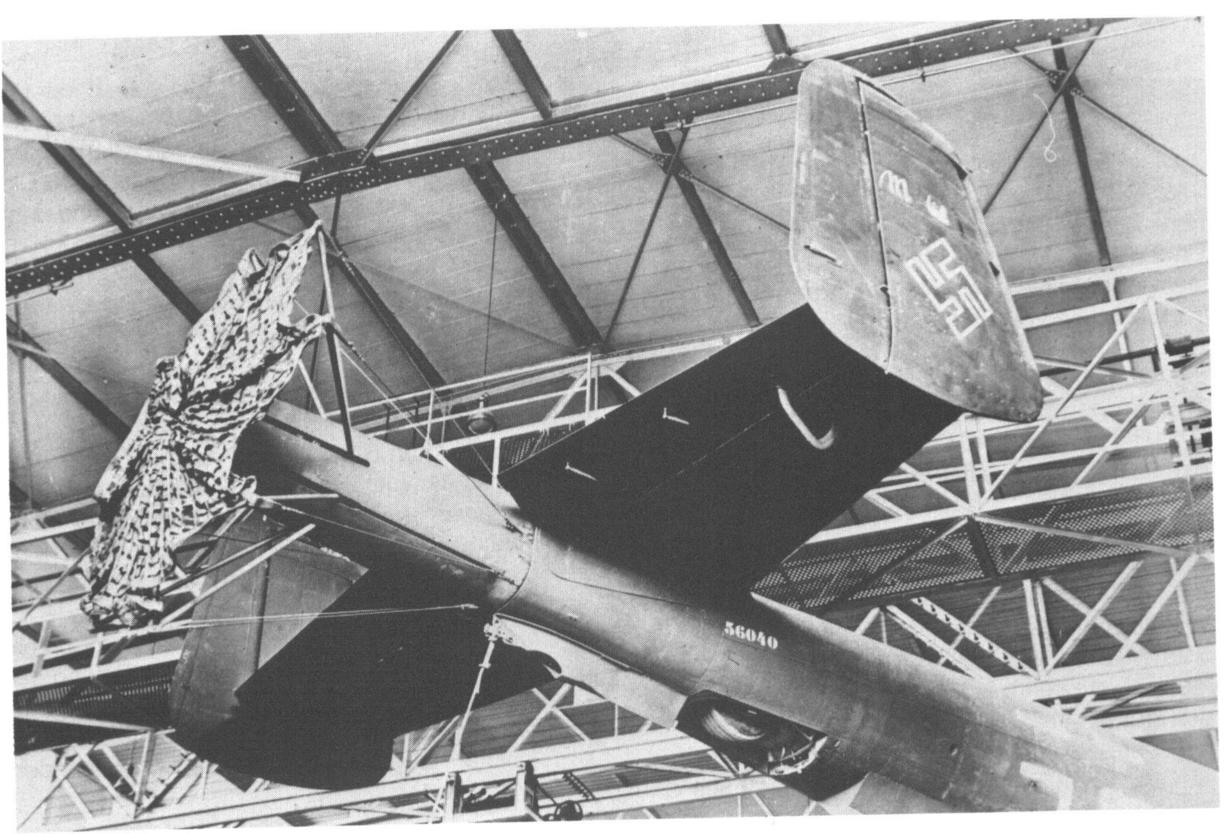
Die Produktion der M-Ausführung mit ihren beiden DB 601 A-1 sollte laut RLM-Planung mit zwei Maschinen im Mai 1942 beginnen, im Sommer 1942 bei etwa 10 Do 217 M-1 liegen und bis März 1943 eine monatliche Ausbringung von 42 Flugzeugen erreichen.

Neben der Leistungssteigerung gab es noch einen überzeugenden Grund für die Verwendung der Daimler-Benz Triebwerken, den bisherigen Engpaß bei der BMW 801 A-Ausbringung, der durch den bevorzugten Einbau in die Fw 190 A entstanden war.

Man wählte deshalb das noch nicht völlig ausgereifte DB 603 A-1-Triebwerk und schuf sich vorerst einige technische Probleme. Für die notwendige

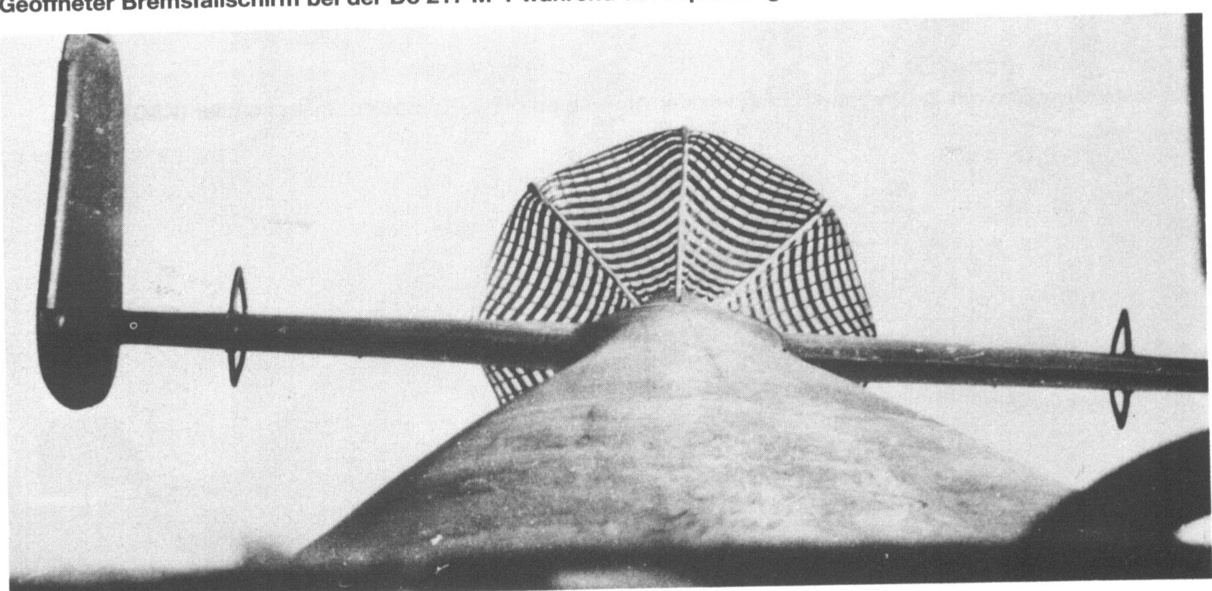
Die erste Maschine mit Zentralfüll-Leitung vor der Abgabe an die 3./Kampfschulgeschwader (KSG) 3.

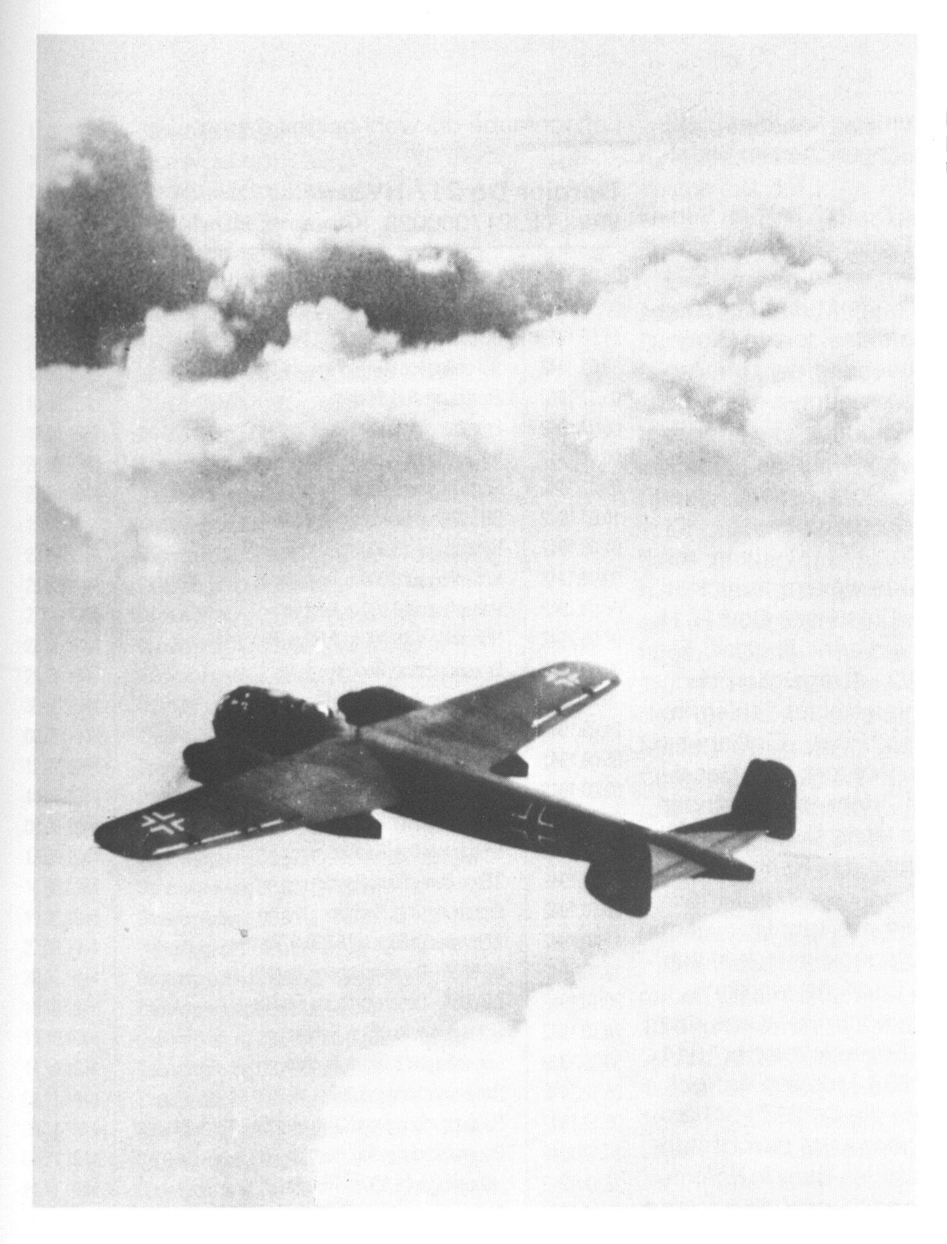




Do 217 M-1 (Werk-Nr. 56040) mit FIST-Bänderfallschirm im Hecksteiß.

Geöffneter Bremsfallschirm bei der Do 217 M-1 während der Erprobung.





Einsatzerprobung mit der Do 217 M-1 im Zuge der Umschulung beim KG 2.

Dauererprobung mit den neuen Flugmotoren wurden die ersten drei Do 217 H, zweimotorige Landgleitbomber mit der Zelle der Do 217 E-1, eingeplant.

Schon der Umbau des ersten Musterflugzeugs verzögerte sich stark. Statt im Dezember 1940 konnte der Flugerprobung erst im Spätsommer 1941 aufgenommen werden.

Die Baubeschreibung für die Do 217 HV1 bis HV3 (WerkNrn.: 21780021 bis 21780023) sah damals noch ein unbewaffnetes Kampfflugzeug mit vierköpfiger Besatzung vor. Anstatt zweier BMW 801 A sorgten nun die Daimler-Benz-Motore mit VDM-Luftschrauben von 3,80 m für den Antrieb.

Bombenschlösser, Heckbremse und Reihenbildgerät (RB 50/30) waren zunächst nicht notwendig,

wohl aber eine Höhenatmeranlage, da die Triebwerkserprobung in allen Höhenbereichen im Mittelpunkt stehen sollte.

Nach dem Einfliegen traf die Do 217 HV1 im September 1941 – als fliegender Prüfstand – bei Daimler-Benz in Stuttgart-Echterdingen ein.

Nur wenig später ging das erste Musterflugzeug infolge eines Luftschraubendefektes dort zu Bruch. Nach der Reparatur und Erforschung der Unfallursache, lief 1942 die Motorenerprobung weiter. Um in höhere Leistungsbereiche vordringen zu können sollte die Do 217 HV1 im Sommer 1943 die größere 67 qm-Tragfläche erhalten. Der Umbau war schnellstmöglich bei Dornier durchzuführen.

Im September flog die Do 217 HV1 dann mit DB 603 G-Versuchmotoren. Das weitere Schicksal des Flugzeugs ist unbekannt. Die zweite Do 217 H wurde gleichfalls später als erwartet flugklar. Eigentlich sollte die Do 217 HV2 unverzüglich nach Rechlin abgegeben werden, infolge eines Fehlers im Luftschraubenbereich während des Einfliegens kam es am 25. 10. 1941 zum Absturz. Die Besatzung überlebte, wenn auch mehr oder minder schwer verletzt. Die dritte und letzte Do 217 H trug die Bezeichnung HV3 und führte das Kennzeichen DD+LW.

Diese Versuchsmaschine konnte am 25. Mai 1942 von Fliegeroberingenieur Huber von Friedrichshafen nach Rechlin überführt werden.

Nach der üblichen Eingangskontrolle wurde das Flugzeug dort mindestens bis Ende November 1944 mit den verschiedensten DB 603-Motoren erprobt.

Ein erster Höhenflug brachte die Do 217 HV3 am 9. 6. 1942 bis auf 7000 m Höhe. Kurz zuvor hatte man die Maschine noch bei Daimler-Benz in Echterdingen mit verschiedenen Abgas-Doppeldüsen und -strahlrohren ausgerüstet und intensiv getestet.

Vier Monate später kam es zu einer Untersuchung unterschiedlicher Luftschrauben.

Neben 3- und 4-flügeligen Dural-Propellern wurden im Oktober 1942 auch verschiedene hölzerne Luftschrauben durch die Erprobungsstelle Rechlin installiert.

Infolge des günstigeren Schwingungsverhaltens sah man schließlich in der Vierblatt-VDM-Verstell-Luftschraube die wohl beste Lösung.

Dornier Do 217 HV3

Werk-Nr. 217080023, Kennung: DD+LW

25.05.1942	Überführung Friedrichshafen-Rechlin
09.06.1942	DB 603A – Erprobungsflug, 7.000 m, Rechlin
11.06.1942	DB 603A – Erprobungsflug, Rechlin
30.06.1942	Höhenflug von 60 Minuten auf 8.000 m, Rechlin
05.07.1942	Erprobungsflug, Rechlin
06.07.1942	Erprobungsflug, Rechlin
06.07.1942	Höhenflug auf 6.000 m, Rechlin
07.07.1942	Höhenflug auf 6.000 m, Rechlin
10.07.1942	DB 603A – Dauererprobung, Rechlin
01.08.1942	Höhenflug auf 6.000 m, Rechlin
02.08.1942	Höhenflug auf 6.000 m, Rechlin
06.08.1942	Höhenflug auf 8.000 m, Rechlin
07.08.1942	Höhenflug auf 6.000 m, 2 Flüge, Rechlin
09.09.1942	Erprobungsflug, Rechlin
19.09.1942	Erprobungsflug, Rechlin
21.09.1942	Erprobungsflug, Rechlin
25.09.1942	Erprobungsflug, Rechlin
09.09.1942	Erprobungsflug, Rechlin
01.10.1942	Erprobungsflug, Rechlin
02.10.1942	Erprobungsflug, Rechlin
05.10.1942	2 Erprobungsflüge, Rechlin
08.10.1942	Erprobungsflug, Rechlin
11.10.1942	2 Erprobungsflüge auf 8.000 m, Rechlin
18.10.1942	DB 603A – Dauererprobung, Rechlin
20.10.1942	DB 603A – Dauererprobung, Rechlin
20.10.1942	Höhenflug auf 8.000 m, Rechlin
30.10.1942	Höhenflug auf 8.000 m, Rechlin
05.12.1942	Dauererprobung in 5.000 m, Rechlin
08.12.1942	Dauererprobung in 6.500 m, Rechlin
10.12.1942	Dauererprobungsflug, Rechlin
23.12.1942	Höhenflug auf 6.500 m, Rechlin
09.03.1943	Triebwerkserprobung, Rechlin
21.04.1943	Dauererprobung, Rechlin
29.04.1943	Erprobungsflug, Rechlin
03.05.1943	Dauererprobung, Rechlin
11.05.1943	Dauererprobung, Rechlin
25.06.1943	Dauererprobung, Rechlin
28.06.1943	Überführung Rechlin – Leipzig-Mockau
29.06.1943	Steigflug auf 8.400 m
01.07.1943	Höhenflug auf 9.000 m, Rechlin
05.07.1943	Höhenflug auf 8.500 m, Rechlin

12.07.1943	Höhenflug auf 9.000 m, Rechlin
16.07.1943	Höhenflug auf 9.000 m, Rechlin
17.07.1943	Höhenflug auf 8.000 m, Rechlin
19.07.1943	Dauererprobung, Rechlin
22.07.1943	Dauererprobung, Rechlin
23.07.1943	2 Flüge auf 9.000 m, Rechlin
26.07.1943	Dauererprobung, Rechlin
27.07.1943	3 Flüge zur Dauererprobung, Rechlin
12.08.1943	2 Flüge zur Dauererprobung, Rechlin
18.08.1943	DB 603-Erprobungsflug, Rechlin
19.08.1943	DB 603-Erprobungsflug, Rechlin
28.03.1944	Erprobungsflug mit DB 603 E, Rechlin
23.04.1944	Dauerprobung mit DB 603 E, Rechlin
19.06.1944	Höhenflug auf 8.500 m, Rechlin
22.06.1944	Dauererprobung mit DB 603 E, Rechlin-Oranienburg
26.06.1944	Erprobungsflug, Oranienburg
27.06.1944	Dauererprobung DB 603 E, Oranienburg
28.06.1944	Dauererprobung DB 603 E, Oranienburg
29.06.1944	3 Erprobungsflüge, Oranienburg
30.06.1944	Überführung Oranienburg-Rechlin
09.07.1944	Dauererprobung, Rechlin
12.07.1944	Dauererprobung, Rechlin
13.07.1944	Dauererprobung auf 9.700 m, Rechlin
08.08.1944	Höhenflug auf 9.600 m, Rechlin
13.08.1944	Dauererprobung DB 603 E, Rechlin, Nachtfliegen
18.08.1944	Dauererprobung DB 603 E, Rechlin
19.08.1944	Dauererprobung DB 603 E, Rechlin
27.09.1944	Höhenflug auf 10.000 m, Rechlin
30.09.1944	Dauererprobung DB 603 E, Rechlin
12.10.1944	Dauererprobung DB 603 E, Rechlin
13.10.1944	Dauererprobung DB 603 E auf 2.800 m, Rechlin
14.10.1944	Dauererprobung DB 603 E, Rechlin
02.11.1944	Streckenflug Rechlin-Staaken-Rechlin
08.11.1944	Streckenflug Rechlin-Staaken-Rechlin
09.11.1944	Dauererprobung, Rechlin
21.11.1944	Dauererprobung, Rechlin

Am 11. 10. 1942 erreichte die dritte Do 217 H erstmals Flughöhen um 8000 m, ehe sie im März 1943 die Triebwerksanlage der stark beschädigten Ar 240 V4 erhielt. Mit dieser Motorenausrüstung ging es im Juli und September 1943 bis auf über 9000 m, ehe diese Triebwerke gegen die neuen DB 603 E mit verbessertem Lader und größerer Höhenleistung ausgetauscht wurden.

Bis Oktober folgten zahlreiche Flüge unter Führung der Piloten Cuno, Huber und Baist; darunter solche bis auf zehn Kilometer Höhe über Rechlin. Nach einigen Streckenflügen wurde die letzte Do 217 H wegen Treibstoffmangels abgestellt.

Der nächste Versuchsträger war die Mustermaschine mit Vollsichtkanzel und DB 603-Antrieb, die Do 217 MV1.

Die erste Do 217 M entstand aus dem Umbau der Do 217 E-2 mit der WerkNr. 217521230 und trug die Kennung BK+IS. Bald nach dem Einfliegen bei Dornier kam das Flugzeug nach Rechlin, wo es ab September 1942 im Flugbetrieb stand.

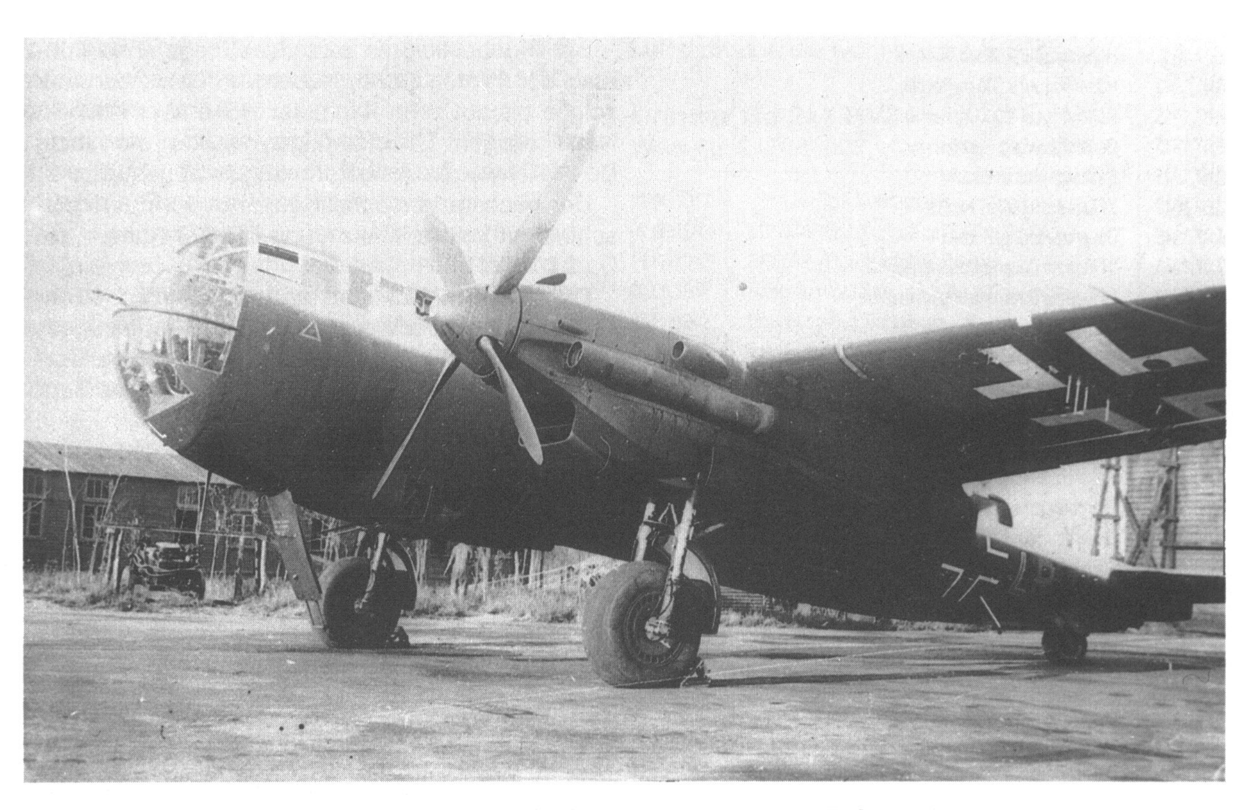
Es galt die Leistungen des neuen Bombers kritisch zu begutachten und die Motorenerprobung beim DB 603 forciert fortzusetzen. Nach Höhenflügen im November 1942 folgten zahlreiche Streckenflüge. Dabei mußte die Do 217 MV1 am 16. 11. 1942 bei Ahlimbs-Mühle notlanden. Nach der Rückkehr nach Rechlin liefen Dauererprobung, Messungen der Steigleistung und Heizungserprobung planmäßig bis 1943 weiter.

Die Höhenerprobung lief parallel mit den Tests verschiedener Kühler, wobei offenkundig wurde, daß die zunächst vorgesehenen Geräte zu gering dimensioniert waren und deshalb gegen größere ausgetauscht werden mußten.

Die Versuche mit Flammenvernichter-Rohren ergaben gleichzeitig einen Leistungsverlust zwischen 15 und 25 km/h, je nach Flughöhe. Dem ersten Versuchsmuster folgten mindestens sechs Nullserienflugzeuge, deren erste Werknummern von 1241 bis 1245 reichten. Die Maschinen hatte die Kennzeichen BD+KO bis BD+KS.

Als unmittelbarer Vorläufer der späteren Do 217 M-1 galt die M-01, das erste Nullserienflugzeug, das während der Triebwerkserprobung, am 9. 9. 1942 in den Müritz-See bei Rechlin stürzte. Die Do 217 M-02 erhielt die neu gestaltete, 59 qm-Fläche und wurde damit zum Vorläufer der Bomberausrüstung M-3.

Vollends der Triebwerkserprobung mit den lange sehr störanfälligen Do 603 A-1 diente nach dem Durchlaufen der Werksfliegerei die Do 217 M-03 (BD+KQ), welche am 14. 5. 1943 in der Luft mit einer



Einsatzmaschine der 7./KG 2 (Werk-Nr. 722753) mit Rückwärtswarngerät FuG 216 „Neptun R".

Beladung der U5+LK beim Kampfgeschwader 2 mit einem AB 1000-Brandbombenschüttbehälter. (BA)



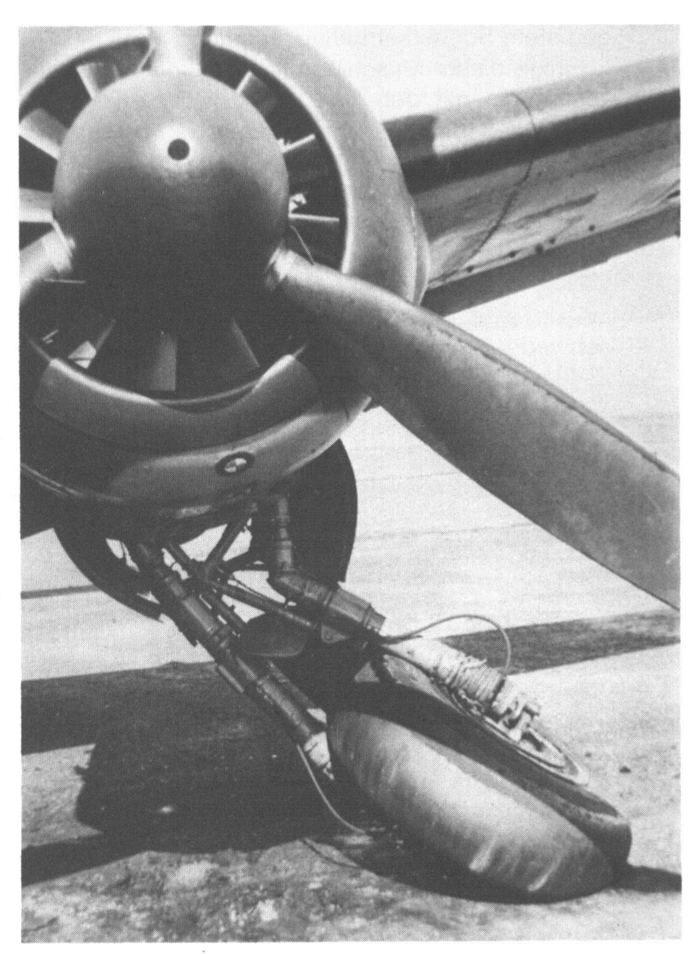
Do 215 (NO+TO) kollidierte und abstürzte. Zellenseitig wich dieses Nullserienflugzeug durch merkliche Änderungen an Flächen und Leitwerk vom Standardbomber M-1 ab und war gewissermaßen ein Vorgriff auf die Do 217 M-9 und M-11.

In den Flugbüchern Rechliner Piloten wird auch eine Do 217 M-04 mit der Kennung GB+CV – zwischen Dezember 1942 und Mai 1943 – mehrfach genannt. Neben der Leitwerkserprobung wurde die Maschine zu Versuchen mit einer modifizierten Kabinenheizung und Enteisungsanlage, auch bei der Triebwerkserprobung (DB 603) benutzt. Zwei weitere Do 217 M-O dienten im Sommer 1943 als Musterflugzeuge für den Gleitbombeneinsatz. Es waren die Werknummern 1244 und 1245, die die Bezeichnung M-0/U1 erhielten und mit jeweils einem ETC 2000 XII unter dem Rumpfwerk ausgerüstet waren. Der Nullserie folgte die Ausführung Do 217 M-1.

Das als neuer Standardbomber ausgelegte schwere Kampfflugzeug wich vor allem durch die DB 603 A-1-Triebwerke von der Do 217 K-1 ab. Neben der Normalausführung der M-1, von der noch die Rede sein wird, gab es mehrere Varianten:

Als erstes wäre die Do 217 M-1/U1 zu nennen, von der Zeichnungen Anfang Januar 1942 entstanden sind. Das Flugzeug entsprach bis auf die Gitterbremse der frühen Do 217 E und der verstärkten Defensivbewaffnung der M-1. Die MG 81Z oder MG 131 sollten durch das weit stärkere MG 151 im A-Stand ersetzt werden. Die negativen Erfahrungen mit der propagierten Heckbremse ließen jedoch von einem serienmäßigen Umbau Abstand nehmen.

Aus der M-1/U1 wurde bis zum November 1943 dann ein Kampfflugzeug, das den endgültigen Ausrüstungszustand der M-1 darstellen sollte. Es handelte sich dabei um einen Nachtbomber mit Blendschutz in der vorderen Kabine. Die Gitterbremse war längst entfallen. Die Defensivbewaffnung bestand aus einem MG 131 im Bug, zwei MG 81I in den Fensterlafetten und zwei MG 131 im B- und C-Stand. Unter den Außenflächen waren je ein ETC 2000/XII C geplant, unter denen schwere Abwurflasten oder aber bis zu 900 l fassenden Abwurftanks eingehängt werden konnten.



Fahrwerksbruch bei der Do 217.

Mindestens eine dieser Maschinen wurde – unter der Bezeichnung M-1/U1 – zum Musterflugzeug mit DB 603 A-1 und TK 9-Abgasturbolader. Eine ebensolche Ausrüstung erhielt zumindest eine Do 217 M-1/U5, die die Waffenanlage der K-2/U1 besaß und Luft-Luft-Lenkwaffen tragen sollte.

Als Kleinserie wurde die Do 217 M-1/U2, eine Version der Do 217 M-1 mit Kehl IV-Gerät, produziert. Wie bei der Do 217 K-3 war es damit möglich, entweder zwei PC 1400X oder aber Hs 293-Gleitbomben mitzuführen.

Dem Musterflugzeug (WerkNr. 56010, DN+UB), folgten mindestens sechs aus der Do 217 M-1 um-

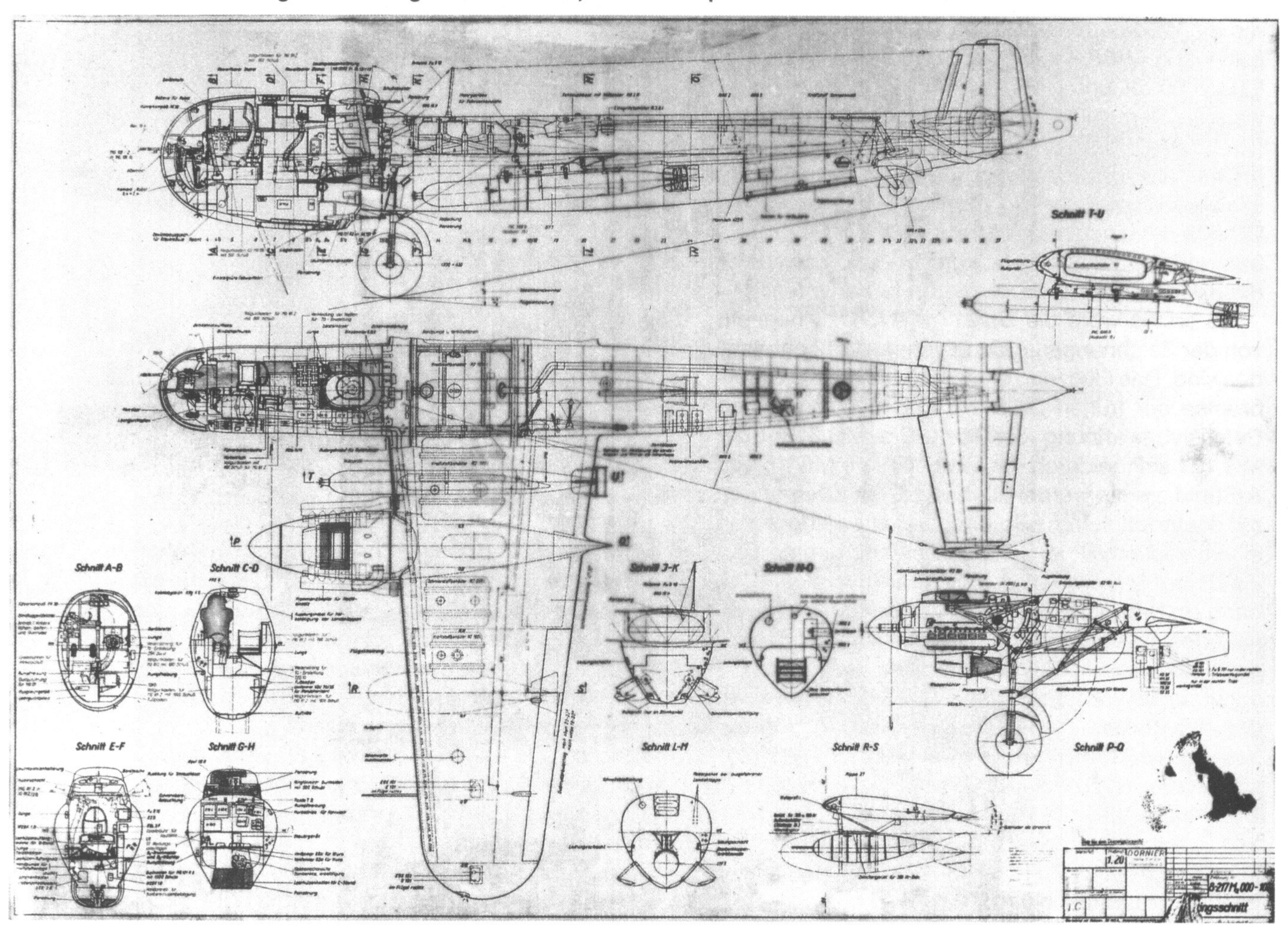
gerüstete Sonderkampfflugzeuge.

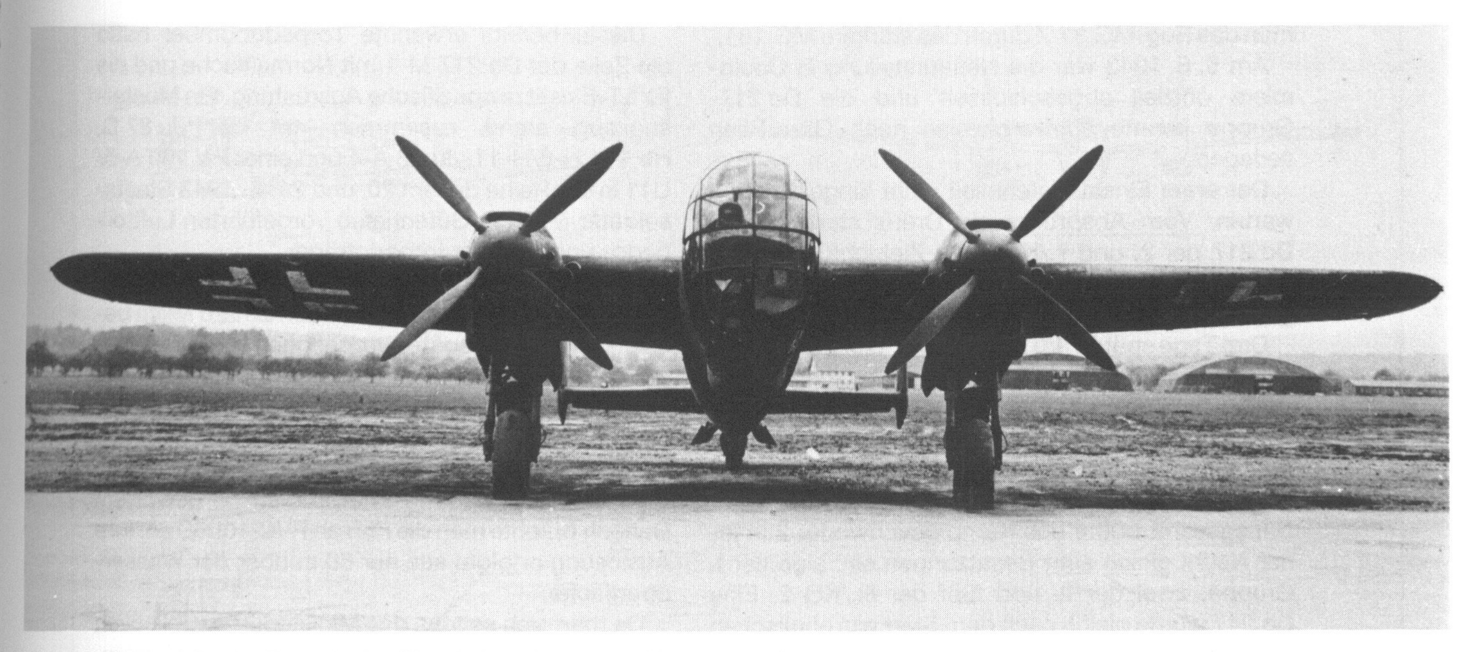
Einige dieser Maschinen flogen 1943 in Rechlin zusammen mit den Do 217 M, die die Kennung CL+UY sowie PU+IP trugen. Neben der Fortsetzung der Abwurfwaffenerprobung stiegen Do 217 M mit Flammenvernichteranlagen und verschiedenen Bombenzuladungen mit und ohne Flammendämpfer bis in Höhen von über 7000 m auf.

Die meisten Do 217 M-1-Serienflugzeuge gelangten im Laufe des Jahres 1943 zum Kampfgeschwader 2, wo sie an den Angriffen auf London und Zielen in Südengland teilnahmen. Sehr verlustreich waren insbesondere die Einsätze von Juli bis Dezember 1943. Mehr als ein Dutzend Do 217 M-1 des »Holzhammer«-Geschwaders wurden von »Mosquito«-Nachtjägern abgeschossen, zwei allein am 13. Juli 1943. Die Mehrzahl der Do 217 hatte man inzwischen der III./KG 2 zugeführt. Sechs Monate zuvor, im Januar und Februar, war den Stand an noch verfügbaren Besatzungen, nach vorangegangenen Verlusten, drastisch gesunken.

So hatte beispielsweise die 7./KG 2 nur noch drei vollständige Besatzungen. Am 15. März mußte daher die gesamte III. Gruppe, von Deelen nahe Arn-

Detailzeichnung des LT-Trägers Do 217 M-2, die drei Torpedos mitführen konnte.





Frontansicht der Do 217 M-1 (DN+UE) während der Firmenerprobung 1943.

heim, wo sie seit September 1942 stationiert gewesen war, zur Auffrischung nach Soesterberg verlegt werden. Zusammen besaßen die drei Staffeln nur noch 15 Besatzungen. Um die Verluste etwas zu mildern, mußte auf Personal der IV./KG 2 zurückgegriffen werden.

Dennoch gingen die Einsätze des KG 2 weiter. Zwischen dem 15. und 24. 3. 1943 kehrten erneut vier Besatzungen nicht zum Heimathorst zurück.

Es war die Zeit, als gerade die werksfrischen Do 217 K und M eintrafen und die Einweisung der Besatzungen in vollem Gange war. Während dieser Phase standen Störangriffe gegen Ziele an der südenglischen Küste, aber auch Flüge zu weit entfernten Zielen an. So beispielsweise der Nachteinsatz gegen Edinburgh, an welchem vier Do 217 der 7./KG 2 teilnahmen. Wegen der großen Entfernung war jeweils ein zusätzlicher Kraftstoffbehälter im Rumpf installiert worden. Als Abwurfwaffen führten die Do 217 neben zwei AB 500 oder SC 500 jeweils vier SC 50-Bomben mit. Bei dieser Mission mußte das Kampfgeschwader 2 erneut eine Besatzung als verloren melden, deren Do 217 E-4 nahe bei Kirkendbrightshire, noch vor dem Erreichen Edinburghs, abstürzte.

Ab April 1943 begann die Aufteilung der beim England-Einsatz übriggebliebenen Besatzungen der III./KG 2 auf die beiden ersten Gruppen des Verbandes.

Indessen stellte man die dritte Gruppe in Coulomiers neu auf. Für frisch hinzugekommene Besatzungen fand dort eine gut 14 Wochen dauernde Einweisung mit rund 80 Flugstunden statt. Besonders oft waren nächtliche Streckenflüge, Sturzkampfeinsätze und das Verhalten in Notfällen zu üben. Während dieser Phase verlor das Geschwader allein bei der III. Gruppe noch einmal sechs Besatzungen.

Zusätzlich zur angelaufenen Umrüstung auf Do 217 K-1 erfolgte zwischendurch die Auslieferung der Do 217 M-1. Zunächst erreichten die Kampfflugzeuge noch mit angebauter Schirmbremse den Verband. Diese wurde in fast allen Fällen gleich wieder demontiert und eingelagert, da man für die kommenden Nachtangriffe diese nicht benötigte. Zusätzlich wurde Gewicht gespart, was den Flugleistungen zugute kam. Daneben ersetzte

man das Bug-MG 81 Z durch das stärkere MG 131.

Am 5. 8. 1943 war die Neuaufstellung in Coulomiers offiziell abgeschlossen und die Do 217-Gruppe konnte schwarmweise nach Gilze-Rijen verlegen.

Der erste Einsatzbefehl ließ nicht lange auf sich warten. Vom Absprungplatz Dreux starteten die Do 217 der 2. und 7./KG 2 mit Zielrichtung Portsmouth. In der Nacht zum 15. 8. 1943 gingen dabei gleich fünf Do 217 M-1 verloren.

Drei Tage später, am 18. August, folgte der Nachtangriff auf Lincoln, wobei eine Besatzung der 2. Staffel bei ihrem zehnten Feindflug abgeschossen wurde. Ferner verlor die 7./KG 2 eine Do 217 M-1 (U5+DR), die mit vier SC 500 (Trialen) und drei Abwurfbehältern AB 36 beladen war.

Insgesamt büßte das Kampfgeschwader 2 in jener Nacht gleich acht Besatzungen ein: eine der I. Gruppe, zwei der II. und fünf der III./KG 2. Eine Do 217 wurde gleich nach dem Start von englischen Fernnachtjägern abgeschossen und kam nicht einmal über den Kanal. Bedenkt man, daß nur 40 Do 217 gestartet waren, mußten deutscherseits 20% der Bomber abgeschrieben werden. Soweit die Besatzungen nicht getötet oder verwundet wurden, gerieten sie in englische Gefangenschaft.

Auch am 19. 8. 1943 verlor das »Holzhammer«-Geschwader erneut zwei Do 217, die Opfer der gut geführten Nachtjäger wurden. Soweit ein kurzer Blick auf den Einsatz der Dornier-Bomber über England.

Beim Kampfgeschwader 100 fanden sich dagegen kaum Do 217 K-1 und M-1, da für den Flugkörpereinsatz die Ausführungen K-2 und K-3 wesentlich besser geeignet waren.

Für die reine Erprobungsarbeit war eine große Reichweite unnötig. Beim EK 36 gab es deshalb auch einige Do 217 K und M. Im Sommer 1943 plante man in enger Zusammenarbeit mit Dornier, dort die drahtgelenkten Flugkörper von der Do 217 K-2 (WerkNr. 4569), einer M-1/U2 und der M-1 mit der Werknummer 56015, praktisch zu erproben. Dabei ging eine Do 217 M-1 (5K+BW) am 28. 6. 1944 bei Hailfingen völlig zu Bruch.

Die nächste Baureihe stellte die Do 217 M-2 dar.

Dieser bereits erwähnte Torpedobomber hatte die Zelle der Do 217 M-1 mit Normalfläche und die für LT-Einsätze spezifische Ausrüstung. Ein Musterflugzeug stand zusammen mit der Ju 87 D, He 111 H-6/H-11, Ju 88 A-4 und einer Fw 190 A-5/U11 in der Reihe der am 20. und 21. 5. 1943 Staatssekretär Milch in Gotenhafen vorgeführten Lufttorpedo- und Bombentorpedoträger.

Außer der Do 217 K-0, die mit fünf LTF 5B an den Start ging, wurde auch die M-2 von Erhard Milch besichtigt und ihm später vorgeflogen. Dabei hatten die Warte der E-Stelle Gotenhafen das Flugzeug mit zwei LT 950C später mit zwei LTF 5B unter den Außen- bzw. Innenflächen ausgerüstet. Die Blohm & Voss Gleittorpedos wurden an ETC 1000 eingehängt und aus 600 m Höhe problemlos geworfen. Danach brachte man die F5B an PVC 1006D an. Ihre Auslösung erfolgte aus nur 50 m über der Wasseroberfläche.

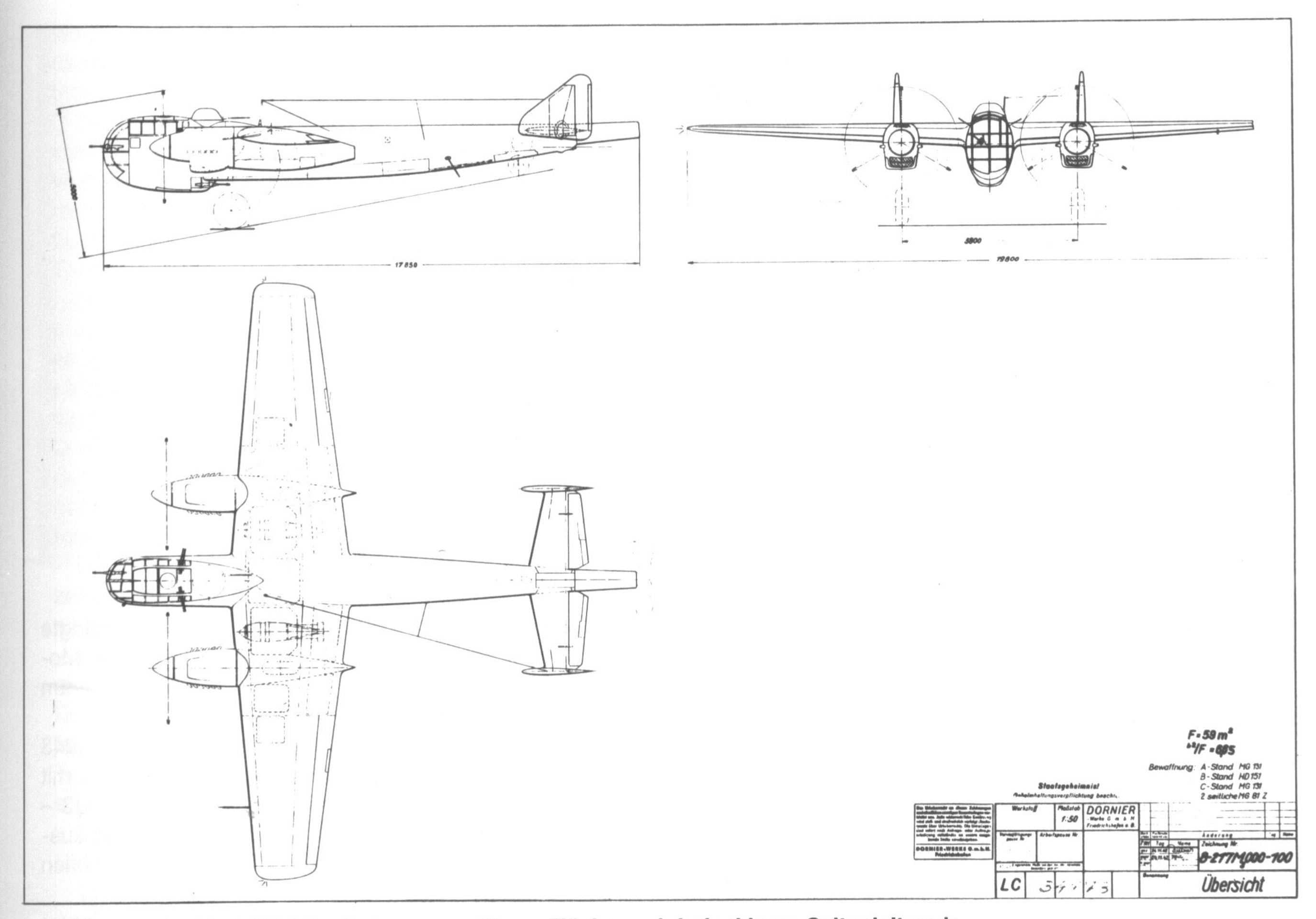
Da man sich seitens des Ministeriums schließlich für die Ju 88 als künftigen Standard – Torpedobomber entschied, entfiel die vorgesehene Serienproduktion der Do 217 M-2.

Das Musterflugzeug mit der WerkNr. 56165 erhielt 1943 die große Fläche der Do 217 K-2 und wurde damit auch in Rechlin geflogen. Schon am 26. 3. 1943 brach das Kampfflugzeug bei der Landung in Dessau aus und wurde erheblich beschädigt. Der Bordmechaniker, Unteroffizier Kozian, wurde dabei verletzt.

Über die nächste Do 217 M-Version, die M-3, wurde in der am 30. 1. 1943 stattgefundenen Generalluftzeugmeister-Besprechung eingehend konferiert.

Kurz zuvor, am 18. 12. 1942 war ein firmeninternes Papier über die Auslegung der Do 217 M-3, einem schweren Kampfflugzeug mit vierköpfiger Besatzung, angefertigt worden. Der Bomber hatte eine Flügelfläche von 59 qm – bei einer Spannweite von 19,80 m – und stellte die erste Do 217 mit einem serienmäßig dreieckigen Leitwerk dar.

Die 15.855 kg schwere von zwei DB 603 mit 3,7 m-Luftschrauben angetriebene Maschine sollte dank aerodynamischer Verbesserungen günstigere Leistungswerte aufweisen. Als Musterflugzeug



Zeichnung der Do 217 M-3 mit der neuen 58 qm-Fläche und dreieckigem Seitenleitwerk.

brachte man in Friedrichshafen die Do 217 M-1 (WerkNr. 56015) heraus, welche die Flächen der Do 217 K-2 erhielt und im Juni 1943 zu insgesamt fünf Testflügen in Löwental aufstieg.

Die später erwogene Serienproduktion der Do 217 M-3 sollte ab Juni gleichzeitig mit zwei Kampfflugzeugen pro Monat beginnen. Im Sommer 1944 war dann eine Höchstausbringung von 75 Bombern in der gleichen Zeit geplant.

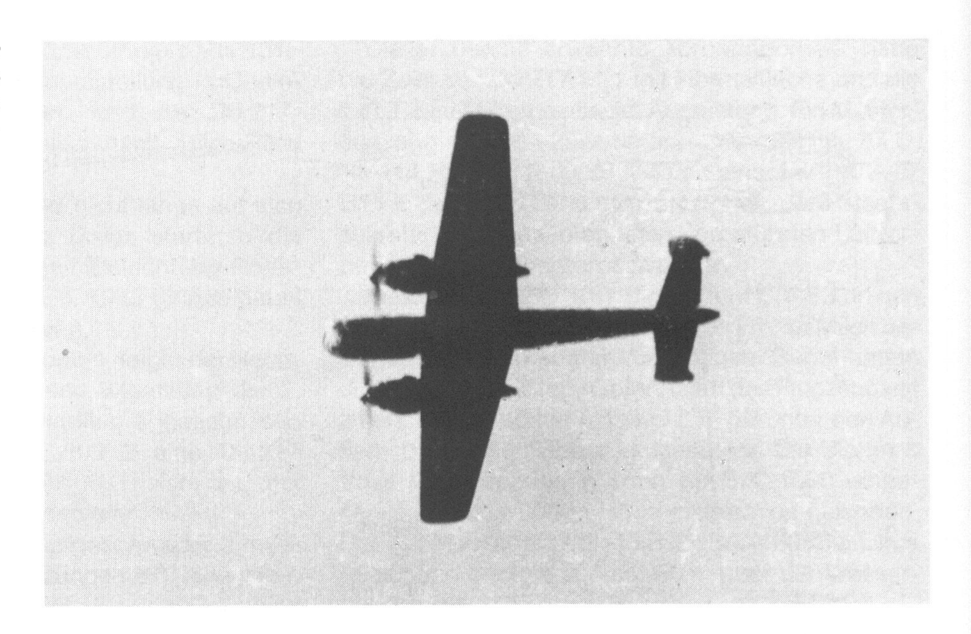
Oberst i.G. Peltz warnte indessen immer wieder vor der Aufnahme der Serienfertigung, da ihm die bisher erbrachten Leistungen als viel zu gering erschienen.

Gleichzeitig wies er verschiedentlich darauf hin, daß der Kampfeinsatz im Westen künftig ausnahmslos bei Nacht oder Dämmerung erfolgen müsse und die Ju 188 dafür auf längere Sicht die besseren Leistungsprognosen bieten würde.

Besonders durch den geplanten Einbau einer Schirmbremse im Heck sowie den schweren, mit einem MG 151/20 armierten Drehturm stieg das Fluggewicht der Do 217 M-3 auf knapp 16 t. Die Leistungen sanken zwangsläufig weiter ab.

Die bomberspezifische Ausstattung der M-3 bestand aus dem Lofte 7D als Bombenvisier, dem Navi 3, einer BZA 1-Anlage und zwei Außen-ETC unter

Das Musterflugzeug für die Baureihe M-3 war die Do 217 M-02, welche im September 1942 in Rechlin flog.



den Innenflügeln für die Aufnahme schwerer Abwurflasten wie der SC 1000 oder SC 1800. Die Funkausrüstung glich in etwa der der übrigen Do 217 M-Muster. Neben dem FuG 101 war jedoch schon damals das FuG 202R für die Serienausführung vorgesehen worden.

Am 8. 11. 1943 strich das Technische Amt zunächst einmal alle Ausführungen der Do 217 M mit der von der Do 217 K-2 bekannten starren Heckbewaffnung (2 MG 81Z).

Endgültig zu den Akten gelegt wurde auch der von Dornier vorgeschlagene Entwurf eines 59 qm-Flügels.

Die Gründe lagen in der fertigungstechnischen Aufwendigkeit mehrere Flügelformen mit den verschiedensten Spannweiten. Damit verschwand auch der schwere Sturzkampfbomber Do 217 M-3 aus den Produktionsvorhaben.

Als nächster Vorschlag traf in Berlin das Projekt der Do 217 M-4 ein. Bei dieser Maschine standen die Aufwendigkeit einer Motorenanlage mit TK 9-Abgasturbolader den möglichen taktischen Einsatzmöglichkeiten gegenüber.

Die bereits Anfang 1943 vorgeschlagene Baureihe lag in ihren rechnerischen Werten so gut, daß Generalfeldmarschall Erhard Milch die unbedingte Fortschreibung seiner Forderung nach einer Monatsausbringung von jeweils 40 Do 217 M-4 am 26. 1. 1943 durchsetzte.

Im Flugzeugbauprogramm vom 10. 2. 1943 tauchten dann neben der Do 217 E mit BMW 801 ML-Triebwerken, die im August 1943 – nach 235 Maschinen in jenem Jahr – endgültig auslaufen sollte, nur zwei weitere Do 217-Versionen auf:

Die Do 217 M-1 mit DB 603 A, von der bis August 1944 über 1000 Flugzeuge aufgelegt werden sollten und die Do 217 M-4, deren Serienanlauf mit zwei Maschinen im Mai 1944 geplant war. Ab September 1944 würden dann, bis Juni 1945 (!) jeweils 40 Do 217 M-4 vom Band laufen. Die letzten der insgesamt 505 Höhenkampfflugzeuge wollte man im September 1945 produzieren.

Der frühere Plan der für die Luftrüstung Verantwortlichen, die Serienfertigung mit zwei Do 217 M-4 schon im Juni 1943 zu beginnen und dann monatlich zumindest zwei Do 217 bei Dornier umzurüsten. Ab Sommer 1944 dachte man an die Verdoppelung der Ausbringung.

Als Einsatzfeld boten sich für die mit Sonderbe-

waffnung armierten M-4 besonders wichtige militärische und zivile Ziele im Westen, speziell englische Industriezentren.

Da die Arbeiten mit dem Abgasturbolader und sein Einbau in die Do 217 zahlreiche Probleme aufwarfen und niemals termingerecht zu schaffen waren, noch dazu die Do 217 M-8 als weiteres Kampfflugzeug mit TK-Anlage im Raum stand, strich das Technische Amt schließlich die Ausführung M-4.

Nicht zum Zuge kam auch die Do 217 M-5, ein anderes Kampfflugzeug für den Sonderwaffeneinsatz mit der Hs 293. Die Ausführung glich grundsätzlich der Do 217 M-5, besaß jedoch den Rüstsatz R 15 serienmäßig. Auf Grund der erflogenen Leistungen genügte die Maschine den Forderungen des RLM nicht in allen Punkten. Über die Ausführungen Do 217 M-6 und M-7 fehlen bislang jegliche Informationen.

Die nun folgende Version trug die Baumusterbezeichnung M-8 und galt als Endausführung des Dornier-Kampfflugzeugs mit Abgasturbolader.

Die Planung dieser Version begann zusammen mit der der Do 217 M-4 bereits im Frühjahr 1941, als Dornier verschiedene Kampfflugzeuge mit TK 9-Anlage beziehungsweise mit Höhentriebwerken des Typs DB 603 E und Abgasturboaufladung kurzfristig schaffen wollte.

Die erste Studien sahen die Verwendung des Hirth-Laders 9-2281 vor.

Unvorhersehbare technische Probleme mit der noch recht komplizierten Bedienung des Laders, die schwierige Ladeluftkühlung und einiges mehr sorgten bei Daimler-Benz, Heinkel-Hirth, Henschel für schier endlose Verzögerungen.

Das erste Musterflugzeug, die Do 217 V13 (DG+BC, WerkNr. 0032), sollte eigentlich Teil des Do 217 R-Programms werden, statt dessen wurde die Maschine aber mit leistungssteigernder Abgasturboaufladung verwandt.

Seit Dezember 1941 bestanden bei den Triebwerksfachleuten in Manzell fundierte Vorstellungen über die Unterbringung eines Hirth-Abgasturboladers mit Ladeluftkühlung im hinteren Teil der Triebwerksgondel.

Mittels eines Leitungssystems entlang des Fahrgestellschachtes wurden die Verbrennungsgase des DB 603 dem Abgasturbolader zugeleitet, komprimiert, gekühlt und den Daimler-Benz-Motoren erneut zugeführt.

Die im Entstehen begriffene Maschine erhielt die provisorische Bezeichnung »Do 217 mit DB 603 und Projekt I«.

Trotz aller Anstrengungen standen die Studien 1942 noch immer nicht vor dem Abschluß, da die Hirthlader vielfältige Mängel aufwiesen. Erst im November 1942 konnte ein verbesserter Abgasturbolader praktisch erprobt werden. Im März und April 1943 schritt auch der Bau einer Motorenattrappe mit TK 9-Lader für die spätere Do 217 V 13 voran, so daß am 21. 4. 1943 die Arbeit besichtigt werden konnte. Danach war man sich einig, daß der Endzustand noch lange nicht erreicht war.

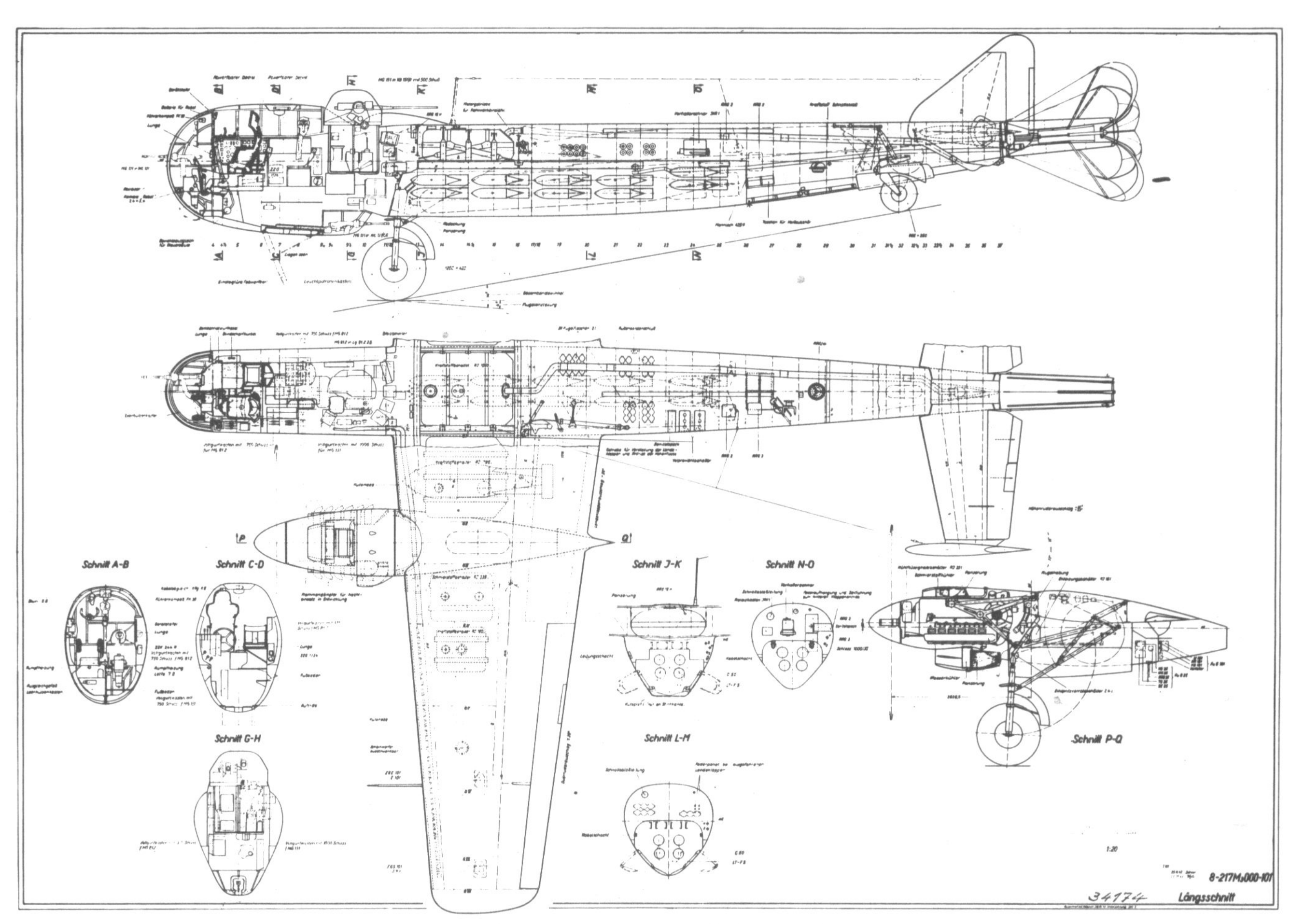
Erstmals wurde die neue Triebwerksanlage des dreizehnten Versuchsmusters am 21. 6. 1943 in Betrieb genommen. Die beiden ersten Flüge folgten am 29. Juni mit einer Dauer von jeweils 20 Minuten. Bis zum 13. September absolvierte die Do 217 V13 insgesamt 24 Testflüge. Bei 20 Stunden Flugbetrieb kam es zu häufigen Defekten beim Turbolader, Motorenüberhitzungen, einem Kolbenbrand und sonstigen Ausfällen. Ein Teil der Erprobungsflüge wurde bei Henschel durchgeführt, wo später auch die Do 217 V14 zum Einsatz kommen sollte.

Bis Ende 1943 geriet jedenfalls der Terminplan vollends aus den Fugen. 1944 sollte die Triebwerksanlage der Do 217 V13 für ein erstes Musterflugzeug der Ausführung M-8 übernommen werden. Hierzu bedurfte es vor allem der Änderung der Triebwerksanschlüsse und eines neuen Brandschotts.

Ein erstes Musterflugzeug der Do 217 M-8 (DN+UG) befand sich im Mai 1943 zur Erprobung bei der Triebwerksabteilung in Rechlin. Im Juni erhielt die Maschine eine Ölschleuder, um während der Steigflüge für eine gleichmäßige Ölversorgung zu sorgen.

Bis zum Spätsommer 1943 traten auch bei der ersten Do 217 M-8 zahlreiche Probleme und Defekte auf.

Neben mehreren Kabelbränden wegen überhöh-



Seitenansicht der Do 217 M-3 mit FIST-Bremsschirm und einem MG 151 als B-Stand.

ter Temperatur, Kühlerbrüchen und heißgelaufener DB-Triebwerke sowie der sich als unbrauchbar erwiesenen Ölschleuder schien es, daß der Wunsch nach 12.000 m Arbeitshöhe nicht haltbar war.

Eine abschließende Bewertung der Abgasturbolader-Anlage, so jedenfalls die Spezialisten in Rechlin, würde nicht vor Jahresende dem RLM vorliegen. Sich stützen konnte man allenfalls auf die rechnerischen Werte, wie sie im Datenblatt der Dornier-Werke für die M-8, datierend vom 6. 3. 1943, auftauchten und eine Reichweite von 2000 km mit 2000 kg Abwurflast propagierten. Sicher war, daß der 17,2 t schwere, viersitzige Bomber bei einer Spannweite von 24,50 m und einer Flügelfläche von 67 qm für den Höheneinsatz gut geeignet war. Die Defensivbewaffnung gliederte sich in ein MG 151 mit 750 Schuß Munitionsvorrat im A-Stand, einem weiteren in der B-Position und einem MG 131 in der Walzenlafette WL 131 (C-Stand).

Als Rüstsatz waren je ein MG 81 I in den seitlichen Kabinenfenstern der nicht druckdichten Kabine möglich.

Wie die Do 217 M-3, wies auch die M-8 das neue dreieckige Leitwerk auf. Die Auslegung der Flammenvernichter, Rückstoßdüsen und einer starren

Schlußwaffenanlage im Hecksteiß konnte bis zum Frühjahr noch nicht endgültig entschieden werden.

Seit den Versuchen mit der Do 217 V13 war sich die Konstruktionsabteilung jedoch völlig sicher, daß der Heckteil der Triebwerksverkleidung wegen der Abgasableitung zu ändern war.

Der Ladeluftkühler sollte, anders als zunächst erwogen, nicht unter dem Abgasturbolader sitzen, sondern unter den beiden DB 603 A seinen Platz finden.

Trotz der gewissenhaften Vorarbeit bei Dornier stellte das RLM am 20. 5. 1943 die Do 217 M-8 vorläufig zurück, da die Kapazität für die 67 qm-Fläche nicht ausreichte und die Mehrzahl der großen Flächen für die Do 217 K-2/K-3-Sonderkampfflugzeuge dringend gebraucht wurden.

Die Produktion des Kampfflugzeugs mit Abgasturbolader plante man bei den Norddeutschen Dornier-Werken im Sommer 1943, bis GFM Milch schließlich die gesamte Streichung des Vorhabens befahl, obwohl die inzwischen erreichten Leistungswerte so schlecht gar nicht aussahen.

Kurz nachdem die Arbeiten an dem zweiten Versuchsmuster mit Abgasturboaufladung, der Do 217 V14, nur schleppend weiterliefen, einigten sich Dornier und das Technische Amt, die Do 217 M mit DB 603 und TK 11 nicht mehr fortzuentwickeln.

Die beiden Prototypen sowie die zwei Do 217 M-8-Musterumbauten mußten von der Firma ausgeschlachtet werden.

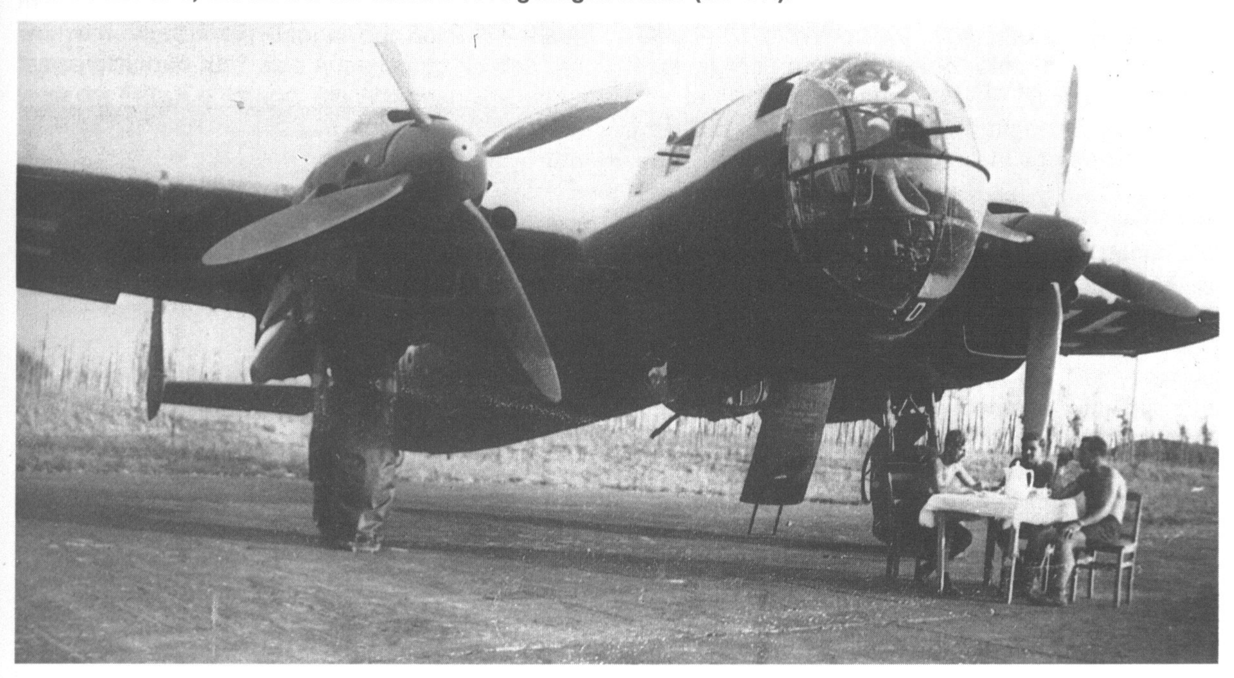
Die geplante Abgabe an Henschel zur Triebwerkserprobung entfiel zwangsläufig.

Ende April 1944 ruhten schließlich fast alle Arbeiten auf dem Höhenflugsektor.

Man hatte am Ende einsehen müssen, daß leistungskräftigen Höhenmotoren die Zukunft gehörte, doch die mußten erst einmal gefunden werden.

Bei der Do 217 M-9, einem Sonderkampfflugzeug, das laut erhaltenen Werkszeichnungen sowohl PC 1400X als auch Hs 293 tragen konnte, handelte es sich im Grunde um die Do 217 M-3 mit großer Fläche und FuG 203e.

Eine Do 217 M-1, wie sie bei der II./KG 2 1943 geflogen wurde (U5+DR).



Den Rumpf wollte man nahezu unverändert von der M-3 übernehmen, um den Konstruktionsaufwand in engen Grenzen zu halten. Eine Verstärkung der Bewaffnung erschien angesichts der alliierten Jäger als unumgänglich. Wie die M-8 hatte der Bomber eine Drehlafette mit MG 151 als hinteren Waffenstand. Im Bug fand sich aus Gewichtsgründen statt des zweiten MG 151 nun ein MG 131.

Für eine Vergrößerung der Reichweite sorgten vier im Bombenschacht aufgehängte, abwerfbare Zusatzbehälter.

Zudem planten die Dornier-Konstrukteure, außer dem gepanzerten Sitz für den Piloten, Teile der Kabine gegen Feindbeschuß zu armieren. Gegen Beschuß sollten auch die beiden Kühler unter den DB 603 geschützt werden.

Die Funkausrüstung des Sonderkampfflugzeugs gliederte sich in die FuG X, 16, 25, des FuBl. 2F, des PeilG 6, den Feinhöhenmesser FuG 101 sowie die bereits erwähnten Steuerungsanlage für die Flugkörper.

Die Reichweite sollte mittels des Rüstsatztes R 21 durch zwei Abwurfbehälter unter den Außenflügel noch einmal gesteigert werden. Die PC 1400 X waren, wie zum Beispiel bei der Do 217 K-2, unter den Innenflächen unterzubringen.

Leistungsmäßig war die Do 217 M-9 ihren meisten Vorläufern leicht überlegen. Das Datenblatt vom 9. 8. 1943 weist in 6500 m Höhe eine rechnerische Höchstgeschwindigkeit von 540 km/h auf. Die erhoffte Gipfelhöhe lag bei etwa 10000 m.

Am 6. 8. 1943 stand für das RLM zweifelsfrei fest, die Do 217 M-9 würde nicht in Serie anlaufen. Die Dornier-Werke wurden angewiesen, einen Verschrottungsantrag für alle bislang gefertigten Musterteile zu stellen.

Dennoch fand sich im Mai 1945 auf dem Flugplatz Flensburg eine M-9 mit der Werknummer 0040, KE+JN, die von englischen Truppen erbeutet wurde.

Die Do 217 M-10 stellte einen Umbau der M-1 dar, deren Flächen zwecks Einsparung hochwertigen Materials Holz- und Stahlteile erhielten. Gleichzeitig sollte wie bei allen Sonderkampfflugzeugen eine Kehl-Anlage zum Einbau kommen. Nachdem die Vorbereitungen in Wismar abgeschlossen waren, strich das RLM auch diese Do 217-Version.

In Serie ging jedoch die M-11, ein Sonderkampfflugzeug mit einer unter dem Rumpf angebrachten FX-Bombe.



Nur wenig blieb von der Do 217 M-1 (Werk-Nr. 6335, U5+MR, 7./KG 2) am 14. 03. 1944 in Sussex übrig.

Mistelversuche mit der Do 217 K-03 (KE+JC) und der Me 328 (RL+TY).

Die vom November 1943 datierenden Zeichnungssätze der Do 217 M-11 zeigen eine Maschine mit DB 603 A-2, Vierblatt-Luftschrauben und Flammenvernichter-Rohren. Für die Aufnahme der Abwurfwaffe wurden die Klappen des Bombenschachtes so geändert, daß eine Aussparung für das Leitwerk der Fritz X entstand. Als Waffenanlage kamen drei MG 131 und zwei MG 81 zum Einbau. Im Hecksteiß saß die starre Waffenanlage der Do 217 K-2/K-3.

Inzwischen hatten die Fertigungsprobleme stark zugenommen. So stand am 14. 1. 1944 nahezu zweifelsfrei fest, daß wegen fehlender Facharbeiter und des Materialengpasses lediglich 40 Flächensätze herzustellen waren. Die zunächst geforderten 150 67 qm-Flügel ließen sich nicht realisieren. Hinzu kam, daß am 10. Februar 1944 bereits 270 (!) Do 217 ohne Motoren abgestellt worden waren.

In einer Krisensitzung der für die Luftrüstung Verantwortlichen entschloß man sich, den Verteilungsschlüssel für die Flugmotoren so abzuändern, daß wenigstens 100 Triebwerke für die Do 217 M abfielen.

Die Mehrzahl der M-11-Serienflugzeuge traf ab Mai 1944 beim Kampfgeschwader 100 »Wiking« ein und ging Anfang Juni in den Einsatz.

Erste Verluste traten am 10. 6. 1944 auf: Die Do 217 M-11 (WerkNr. 723052) wurde von der englischen Flak abgeschossen. Die Do 217 M-11 mit der taktischen Kennung 6N+JP (WerkNr. 336473) von der 6. Staffel des Kampfgeschwaders 100 kehrte gleichfalls im Westen nicht vom Feindflug zurück.

Mehr als acht der Sonderkampfflugzeuge gingen allein beim KG 100 über Südengland und dem Kanal verloren. Nach den am 21. 7. und 15. 8. 1944 als vermißt gemeldeten Maschinen stürzte eine weitere Do 217 M-11 am 23. 8. 1944 nach schwerem Flakbeschuß in der Grafschaft Kent ab. Der von zwei DB 603 A-2 angetriebene Bomber war mit drei MG 131 und zwei MG 81 bewaffnet, die von den britischen Bergungsdiensten gefunden wurden.

Da sich die Fertigungslage 1944 noch zuspitzte, erwog man, die Produktion der M-11 doch noch zugunsten der Ju 188 einzustellen. Infolge der durch die Ereignisse am 6. Juni 1944 eingetretenen Lage im Westen, blieb es bei dem Vorhaben.

ZURÜCK ZUM STURZKAMPFBOMBER?

Unter der Bezeichnung Do 217 R überprüfte die Friedrichshafener Konstruktionsabteilung ab Winter 1941/1942 zahlreiche Planstudien für schwere Sturzkampfbomber.

Bereits im Januar 1942 waren die Arbeiten soweit gediehen, daß die Endplanung der Nullserie Do 217 R-0 in die konstruktive Phase treten konnte.

Äußerlich unterschied sich die erste Ausführung einer Do 217 R vor allem durch die Verwendung von 62 qm großen Tragflächen. Vergleicht man die im Entstehen begriffenen Maschinen mit den späterer Do 217 M-3, die gleichfalls sturzkampffähig sein sollte, so fällt auf, daß die Sturzflugbremsen erstmals im Mittelteil der Außenflügel angebracht waren. Über eine Mechanik fuhren sie ober- und unterhalb der Fläche aus und lösten so die zunächst benutzten Schirmbremse im Heckbereich ab. Diese hatte den Nachteil, daß die beim Abfangen auftretenden Kräfte oftmals zu einem Verziehen der hinteren Rumpfstruktur führten.

Bewaffnungsmäßig sahen die Techniker erstmals den Einbau einer 20 mm-Kanone des Typs MG 151/20 vor, die im A-Stand beweglich eingebaut war.

In den bis zu vier Seitenlafetten wollte man MG 81 I in Kugellafetten einsetzen. Der rückwärtigen Defensivschutz mit zwei MG 131 unterlag keiner Änderung. Praktische Versuche mit der modifizierten Waffenanlage liefen bei der E-Stelle Tarnewitz, wo ab April 1942 ein Mustereinbau mit MG 151/20 als A-Stand vorgenommen wurde.

Nur wenig später, am 10. und 13. April 1942, trafen sich bei Dornier die Vertreter des Luftwaffenführungstabes sowie des für die Neuentwicklung von Kampfflugzeugen zuständigen Technischen Amtes, um die inzwischen fertiggestellte Rumpfattrappe der Do 217 R in Augenschein zu nehmen. Dabei kamen besonders die Nachteile zur Sprache, die bereits bei der Do 217 K und M offenkundig waren. Besonders im Nachtflugbetrieb traten in der Vollsichtverglasung dieser Bomber Spiegelungen auf, die die Schuld an einigen Flugunfällen trugen.

Um einer Lösung des Problems näher zu kommen, sollten schließlich die beiden anfangs als Aufklärer geplanten Do 217 L mit einer überarbeiteten Führerraum-Verglasung versehen werden.

Als erstes Musterflugzeug wurde bis August 1942 die Do 217 RV1 (WerkNr. 0029, Kennung: TC+ZC) aus einer Do 217 E-1 umgebaut. Die Maschine erhielt zunächst die Vollsichtkanzel der K-1 und später die leicht auf 62 qm vergrößerten Flächen.

Als Antrieb wählte man BMW 801 ML-Motore mit dreiflügeligen VDM-Verstell-Luftschrauben von 3,9 m Durchmesser.

Der Erstflug fand unter Leitung von Dornier-Werkspilot Hausen am 6. August 1942 in Löwental statt. Die Erprobung stand anfangs der Leistungsermittlung zur Verfügung. Während der nächsten Flüge wurden bis zu zwei SC 1800 zugeladen. Das Startgewicht stieg damit auf über 16,5 t. Infolge der Zuladung erreichte die Do 217 RV1 nur noch eine Höchstgeschwindigkeit von 395 km/h. Die Steigleistung in Bodennähe belief sich auf maximal 3,8 m/sec. Die Maschine benötigte eine Steigzeit von 38 Minuten auf 5000 m Höhe. Die Dienstgipfelhöhe lag bei unbefriedigenden 5600 m.

Das erste R-Musterflugzeug hatte in Friedrichshafen Sturzflugbremsen an beiden Flügelhälften erhalten. Soweit nicht Außenlasten untergehängt wurden, konnten 420 km/h erflogen werden. Diese in 4600 m Höhe ermittelten Werte bezogen sich allerdings auf eine nur 12,1 t schwere Mustermaschine.

Auch die Überprüfung der sonstigen Leistungen ließ Wünsche offen. Bei einer Vollast von 16,5 – 17,0 t konnten Werksbesatzungen in Bodennähe nur Steiggeschwindigkeiten um 3,8 m/sec. erreichen. In Höhen zwischen 4000 und 4500 m ging die Steigrate teilweise bis auf 1,7 m/sec. zurück.

Noch im Winter 1942/43 kam es zu zahlreichen Sturzflügen. Ab Frühjahr 1943 schien dann die Leitwerkserprobung im Vordergrund zu stehen. Messungen der Ruderkräfte bei der Do 217 RV1 fanden im Juni 1943 statt und ergaben bei der mit

BMW 801 L-2 ausgestatteten Maschine zu hohe Werte.

Aus Gründen der Flugsicherheit wurde am 21. 1. 1944 seitens des RLM die Verschrottung des Flugzeugs angeordnet, wobei noch brauchbare Teile bei anderen Do 217 Verwendung finden sollten. Die zweite Mustermaschine, die Do 217 RV2 (WerkNr. 0030, Kennung: DB+BA) glich zunächst ihrem Vorläufer, erhielt jedoch zeitweise DB 603-Triebwerke. Nachdem die Sturzflugerprobung abgeschlossen war, kamen Versuche mit neuem Zentralleitwerk an die Reihe, um weitere Leistungsdaten zu gewinnen.

Bis Ende 1942 flog die RV2 noch mit DB 603 A, um ab 1943 auf BMW 801 A-2 umgestellt zu werden. Arbeiten an Höhenrudern und Flüge zur Messung der Längsstabilität verliefen meist befriedigend.

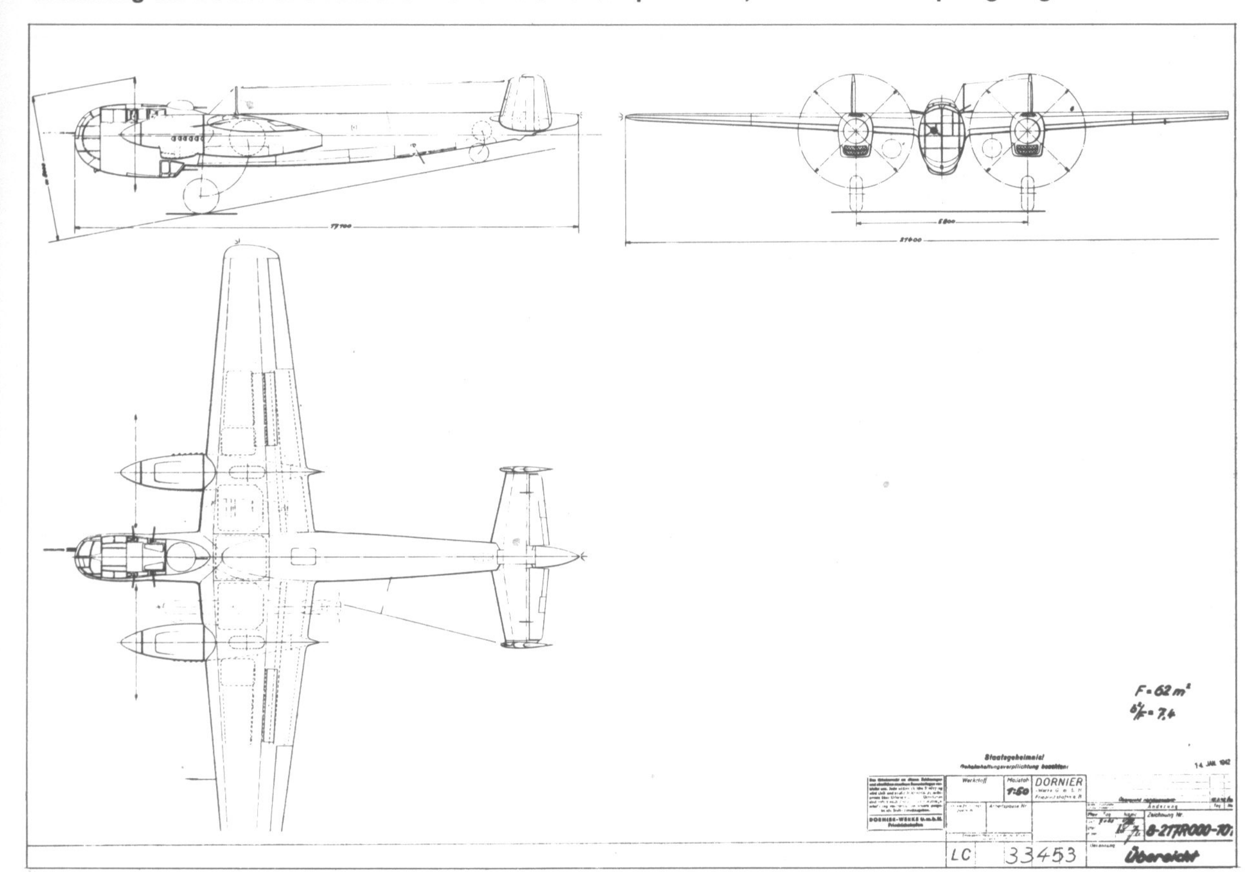
Am 17. 3. 1944 wurde auch die Do 217 RV2 für die Verschrottung freigegeben.

Die beiden übrigen R-Mustermaschinen befanden sich noch im November 1942 in Friedrichshafen in der Umrüstung. Ihre Fertigstellung darf als recht ungewiß gelten.

In der Planung waren außer der Do 217 RV3 und 4 (Werknummern 0031 und 0032) noch zwei andere Umbauflugzeuge. Einige Teile, beispielsweise das Rumpfmittelstück eines R-Versuchsmusters, wurden für das Höhenkampfflugzeug Do 217 M-1/U1, einer Maschine mit TK 9-Abgasturbolader, übernommen.

Neben den wenigen fertiggestellten Versuchsflugzeugen befanden sich zwei Serienversionen ab Frühjahr 1942 in fortgeschrittenem Konstruktionsstadium.

Einmal die Do 217 R-1 mit vier Mann Besatzung und DB 603-Triebwerken. Deren Defensivbewaffnung hatte Dornier auf ein MG 81Z anstatt der ursprünglich geplanten 20 mm-Kanone im A-Stand reduziert. Wegfallen sollten aus Gewichtsgründen auch zwei der vier seitlich angebrachtn MG 81 I. Im B- und C-Stand verblieben die beiden MG 131 mit je



Zeichnung der Do 217 R-1 vom 6. 01. 1942 mit einer 62 qm-Fläche, einem Sturzkampfflugzeug mit DB 603.

1000 Schuß Munitionsvorrat. Als Rüstsatz war ein Reihenbildgerät des Typs 20/30 in Vorbereitung; dagegen bildete eine Kleinbildkamera ein Teil der obligatorischen Ausstattung.

Die Funkausrüstung der späteren Serienflugzeuge sollte aus den Geräten FuG XP, FuG 16, FuBl.2 mit APZ 6 und dem Feinhöhenmesser FuG 101 bestehen.

Die Abwurfwaffen-Anlage sah die Mitführung von bis zu zwei SC 1000 oder vier SC 500 nebst den entsprechenden kleineren Bombenkalibern im Bombenschacht vor.

Die zweite Serienausführung erhielt die Bezeichnung Do 217 R-2. Im Gegensatz zur R-1 sahen Pläne die bereits erwähnte MG 151/20 mm-Kanone im Bug vor. Zusätzlich wollte man die Drehlafette DL 131 durch einen schwenkbaren Waffenstand mit einem MG 151 ersetzen. Doch damit nicht genug. Auf dem Kabinendach des Sturzkampfbombers würde noch ein B 2-Stand mit einer Drehlafette DL 131 installiert werden. Der C-Stand entsprach unverändert dem der Do 217 R-1.

Die beiden neuen Baumuster, so jedenfalls die Besprechungsniederschrift vom 12. 5. 1942, sollten zunächst – wie auch die Do 217 M-2 – als Lufttorpedorträger mit zwei Torpedos unter den inneren Tragflächen und einer ergänzten Kraftstoffanlage im Rumpfbombenschacht zum Einsatz kommen.

Als Zweitverwendung kristallisierte sich schließlich der Sturzkampfbomber heraus. Die wiederaufkeimende Sturzkampfidee bei der Do 217 resultierte vor allem daher, daß die Dornier-Bomber nur Gleitangriffe bis zu einem Winkel von 50° fliegen konnten. Bei steileren Stürzen kam es manchmal zu erheblichen Rumpfschäden.

Die Gesamtentwicklung bis zur Do 217 R-2 wollten die Dornier-Werke bis spätestens Dezember 1942 in der Planung abschließen. Besondere Bedeutung kam dabei der Realisierung der R-2 zu, die sich von der Do 217 R-1 fast nur durch einen zusätzlichen Drehturm auf dem Kabinendach unterschied.

Die Erstellung der 1:1 Kabinenattrappe mit der verstärkten Waffenanlage genoß daher unbedingten Vorrang, da man zudem hoffte, die Kanzelverglasung spiegelungsfreier zu gestalten.

Ab der 20. Do 217 R-1 sollten die Flugzeuge, man beschrieb sie eigentlich ganz zutreffend mit »Do 217 M mit neuem größeren Flügel«, wieder eine Gitterbremse im Heck erhalten, die dank einer vorangegangenen Rumpfverstärkung keinerlei Schäden im Heckbereich anrichten konnte.

Auch die Verbesserung des Passivschutzes, besonders im Bereich des Besatzungsraumes mußten die Konstrukteure wesentlich verbessern. Im Sommer bildeten beide Ausrüstungsbereiche mehrfach den Mittelpunkt von Besprechungen, wobei ab Spätsommer 1942 selbst dafür votiert wurde, vorläufig die Sturzflugbremsen der Ju 88 A-4 bei der Do 217 R-1 übernehmen, um Zeit und Aufwand zu sparen. Schließlich kam man auch davon wieder ab und sah in einer verbesserten Schirmbremse die günstigere Alternative.

Die Do 217 R verschwand aus den Überlegungen für einen schweren, sturzkampffähigen Tropedobomber.

Auf ausdrücklichen Entscheid von Erhard Milch wurde im Winter 1942/43 der Schlußstrich gezogen.

So blieb es bei den inzwischen eingeführten Do 217 E-4 und den frisch hinzukommenden Do 217 K-1 und M-1, die die Hauptlast des verlustreichen Kampfes über den Britischen Inseln zu tragen hatten.

Die schwerwiegenden Besatzungsverluste und zahlreiche stark beschädigt zurückkehrende Einsatzmaschinen bedingten die unverzügliche Auffrischung oder gar Neuaufstellung von Teilen der im Westen stationierten Kampfgeschwader.

Die Abwehr durch britische Nachtjäger, aber auch die immer präziser schießende Flakartillerie forderten ihren Tribut unter den deutschen Bomberbesatzungen, die meist nur noch bei Nacht einflogen und deren Einsätze vielfach den Charakter bloßer Störangriffe trugen.

Inzwischen hatten die anglo-amerikanischen Luftangriffe auf Ziele im Reichsgebiet so an Heftigkeit und Zerstörungskraft zugenommen, daß Adolf Hitler am 27. 11. 1943 erneut einen massiven Vergeltungsschlag gegen Groß-London forderte.

Schon 24 Stunden nach dieser Weisung rief

Reichsmarschall Göring den Angriffsführer England zu sich und ließ die Operation »Steinbock« ausarbeiten.

Besonders vom massierten Ersteinsatz der schweren He 177 erwarteten Teile der Luftwaffenführung einen unübersehbaren Erfolg, zumal man an die Beladung mit Abwurfbehältern AB 1000 dachte, in denen 620 kg Brandbomben Platz fanden.

Aus dem Bereich der Luftflotte 2 sollten außer dem KG 2 mit seinen Do 217 und Ju 188 auch die Kampfgeschwader 30, 54 und 76 mit ihren Kampfgruppen Groß-London angreifen. Zusätzlich würden die gerade in Auffrischung oder Umschulung befindlichen Staffeln der II./KG 6, der I./KG 100 und die Me 410 der I./KG 51 zum Zuge kommen.

Die Bomber, so der Befehl des Angriffsführers England, waren bis zu 70% mit Brandbomben und zu 30% mit schweren Sprengbomben, wie etwa der SC 1000 mit der brisanten »England-Mischung« sowie mit dünnwandigen Luftminen zu beladen. Abwurfwaffen unter einem Gewicht von 500 kg durften nur zur Auslastung der Kampfflugzeuge an Bord genommen werden.

Als einziger Verband mit Do 217 war das »Holzhammer«-Geschwader mit drei Dornier-Bombern des Geschwaderstabs, 35 Do 217 der I. und 38 der III. Gruppe dabei. Hinzu kamen ferner noch 35 Ju 188 der II. und die 27 Me 410 der IV./KG 2.

Außer diesen Bombern hatte man zusätzlich 46 He 177, über 250 Ju 88, 45 Ju 188 und 25 Fw 190-Jagdbomber zusammengezogen. Die Operation lief am Abend des 21. Januar 1944 an.

Gegen 19.30 hoben die ersten von insgesamt 227 schwerbeladenen Bombern mit ihrer tödlichen Fracht ab.

Wie die englischen Verbände über dem Reichsgebiet warfen nun auch die deutschen Besatzungen Aluminiumstreifen, sogenannte »Düppel«, zur Blendung der gegnerischen Radargeräte ab.

Als Zielmarkiererverband flogen die Ju 88 S und Ju 188 dem Angriffsverband voraus.

Die Do 217 R-2 (Zeichnung vom 29. 04. 1942) unterschied sich von der R-1 durch die verstärkte Bewaffnung.

Es handelte sich dabei um erfahrene Besatzungen der I./KG 66. Diese selbständige Gruppe bestand aus dem Stab, zunächst drei, später aus vier Staffeln sowie einer Ergänzungsstaffel, die später zur Zielfinderschule Greifswald wurde. Der Verband entstand aus der 2./KG 100, die man in EK 17 umbenannte, welches im September 1942 zur 15./KG 6 wurde. Auf Drängen des Angriffsführers England entstand daraus am 1. 5. 1943 das KG 66. Anfang Juli operierten die Do 217 E-4, K-1 und M-1 von Soesterberg aus. So fand am 13. 7. 1943 ein Einsatz gegen Hull statt, wobei einige Do 217 E-4 in gut liegendes Flakfeuer gerieten. Ende des Monats stellte sich heraus, daß für die Zielmarkiereraufgaben die Ju 88 S-1 besser geeignet war. Die noch der I./KG 66 verbliebenen Do 217 E-4 und M-1 wurden daher zu Erprobungszwecken in Reims, Montdidier und Beauvais eingesetzt, als es weitere Erfahrungen mit Neptun- und Bernhardine-Geräten zu sammeln galt. Am 16. 12. 1943 kam es zum probeweisen Abwurf von Düppelstreifen, um die Operation »Steinbock« vorzubereiten. Stat der Do 217 flogen dabei Leutnant Altrogge und seine Besatzungen mit der Ju 188 als Zielfinder.

Schon im Oktober 1943 traten verstärkt Ju 88 S-1 auf, etwa beim Einsatz gegen die Londoner Innenstadt. Ab März 1944 folgten Einsätze auf Bristol und Hull. Während der Invasion leuchteten die Ju 88 S-1 und S-3 die Angriffsräume für die Bomber des KG 2 und andere Kampfverbände aus, bei denen die Do 217 K und M maßgeblich beteiligt waren.

Doch zurück zum »Steinbock«-Einsatz:

Der für die englische Abwehr überraschend starke Kampfverband erreichte die zugewiesenen Stadtbezirke Londons und warf seine tödliche Last in die dunkle Nacht.

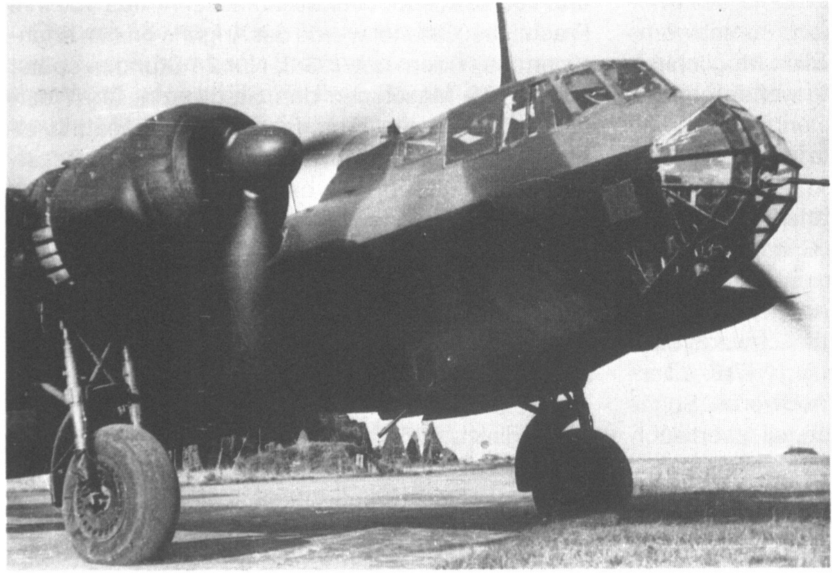
Gleich nach der Rückkehr wurden die Maschinen wieder aufmunitioniert, betankt und mit neuen Bomben beladen.

Wenig später startete auch schon die zweite Welle mit 220 Kampfflugzeugen gen Norden. Nach deutschen Quellen gingen während beider Einsät-

Do 217 E-2 der 5./KG 6 (3E+HN) Ende Oktober 1942 in Nordfrankreich. (BA)



Eine Do 217 E der II./KG 6 im Westen. (BA)



Mit Zielfinderaufgaben waren kurzzeitig Do 217 bei der I./KG 66 betraut. Hier die Do 217 E-2 mit der Kennung Z6+OH.

zen insgesamt 10 Maschinen verloren, die englische Abwehr meldete derweil die wirksamen Bekämpfung oder den Abschuß weiterer fünf Gegner.

Wegen der inzwischen eingetretenen schlechten Witterung mußte der für den 22. 1. 1944 befohlene Angriffsflug von einem Tag zum anderen verschoben werden.

Erst die Nacht zum 30. Januar gestattete die Fortführung des letzten Großunternehmens der Luftwaffe im Westen. Wieder starteten Bomber mit Ziel auf London. 285 Besatzungen erzielten im Bereich der Docks zahlreiche Treffer. Über 340 Brände loderten auf und markierten das Vernichtungswerk.

Von den insgesamt für die erste Angriffsserie eingesetzten Besatzungen brachen immerhin 101, d.h. 14,5%, die Feindflüge bereits vor Erreichen der zugewiesenen Zielräume ab, was zu einer strengen Untersuchung durch den für die Truppentechnik zuständigen Waffengeneral (GenTT) führte.

Dessen Stab kam zu dem Ergebnis, daß für den Abbruch des Einsatzes bei 74 Flugzeugen technische Fehler verantwortlich waren. 27 Besatzungen hatten ernste Probleme mit ihrem Fluggerät. Die Gründe dafür lagen nicht allein in der Verwendung neuer Einsatzmuster, sondern auch in der Front unerfahrenheit der meist noch jungen Flugzeugführer und Besatzungen. Darüberhinaus mußte der Führung der Vorwurf gemacht werden, verschwommene Vorstellungen über die aktuellen Möglichkeiten der englischen Luftverteidigung weitergegeben zu haben.

Nachteilig machte sich auch die unzureichende Bodenorganisation bei den zunehmend wartungsintensiveren Kampfflugzeugen bemerkbar. Die II./KG 2 hatte zusammen mit der III. Gruppe des Geschwaders allein 15 Ausfälle, die nicht auf die gegnerische Abwehr entfielen. Neben neun Do 217 M-1 und fünf Do 217 K-1 mußte der Geschwaderstab auch auf eine der beim KG 2 raren Do 217 K-2 verzichten. Meist waren es defekte Triebwerke, Schäden an der Kurssteuerung, manchmal aber auch fliegerisches Unvermögen, die ein vorzeitiges Umkehren bewirkten. Nur eine Do 217 M-1-Besatzung brach ihren Anflug ab, als zahlreiche Nachtjäger auftauchten.

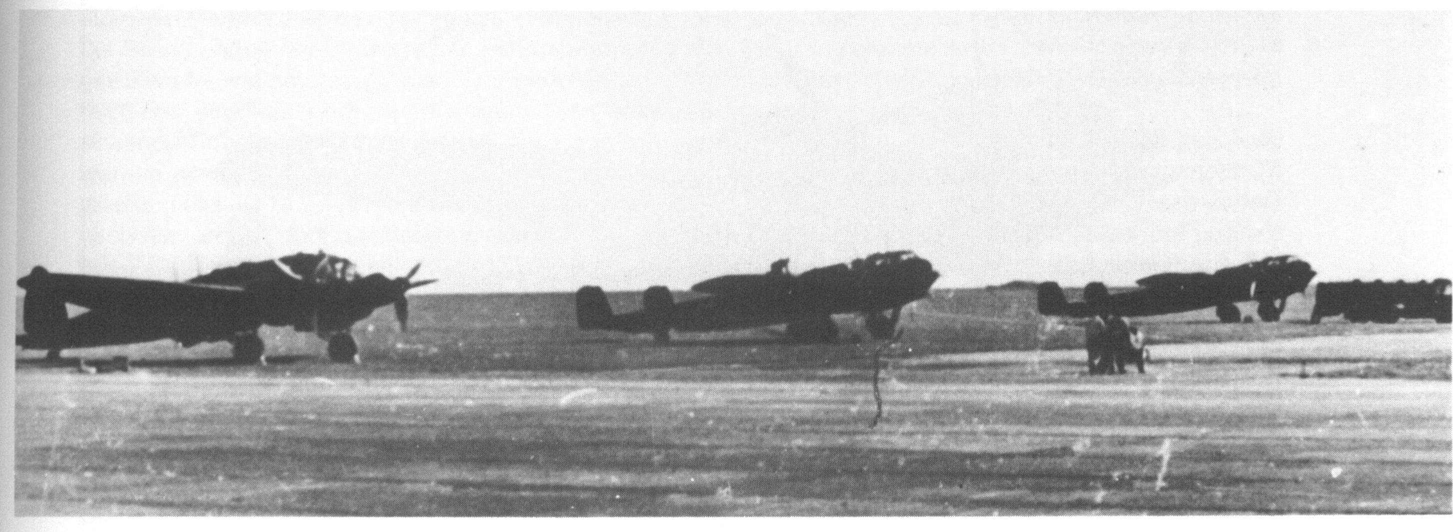
Während der vierzehn ersten Februartagen griffen die Männer des Angriffsführers England noch fünfmal an. Peltz hatte am 23. 7. 1943 Eichenlaub und Schwerter zum Ritterkreuz erhalten und wurde 1943 zum Kommandierenden des IX. Fliegerkorps und gleichzeitig zum General der Kampfflieger ernannt. Im Oktober 1943 folgte die Beförderung zum Generalmajor. Trotz seines Einsatzgeschicks und der mehrfachen Aufbietung starker Bomberverbände, hielten sich die Schäden im ausgedehnten Stadtbild in Grenzen. Am 18. 2. 1944 warfen wieder 200 Kampfflugzeuge 138,5 t Spreng- und Brandbomben über der Londoner City ab.

Weitere Luftangriffe folgten am 20. und 22. Februar 1944. In der Nacht zum 24. 2. 1944 trudelten die schweren Abwurflasten der I./KG 2 aus den Bombenschächten der Do 217 K und M. Ziel waren zwischen 22.20 und 22.50 Uhr die wichtigen Millwall-Docks im Londoner Hafen, die aus 4000 m bombardiert wurden. Die Besatzungen der II. und III. Gruppe beteiligten sich intensiv mit ihren Ju 188 und Do 217 am Zerstörungswerk. Allein die I./KG 2 warf elf AB 1000, 22 AB 500 – mit Brandbombenfüllung –, 16 SC 500-Sprengbomben und ein Dutzend BC 50 präzise über dem Zielgebiet ab.

Zusätzlich lösten Teile der Kampfgeschwader 54 und 100 sowie der Einsatzstaffel der IV./KG 101 ihre Fracht aus. Geleitet wurde der Angriff von den erfahrenen Zielfindern des KG 6. Nur 24 Stunden später flogen 170 Maschinen den Stadtbezirk um Westminster an. Für die Angreifer geriet der Einsatz zu einem verlustreichen Unternehmen. Dreizehn Besatzungen gingen durch britische Nachtjäger oder durch gut liegenden Flakbeschuß verloren, sechs davon noch über den Britischen Inseln.

Insgesamt kosteten die »Steinbock«-Angriffe die Luftflotte 2 im Februar 1944 mehr als 70 Kampfflugzeuge. Auf Grund der Größe des Zielraums und der Menge der einzusetzenden Flugzeuge konnten die »Vergeltungs-Schläge« kaum mehr als Nadelstiche im Vergleich zu den schweren Bombenangriffen der RAF und USAAF sein, deren Macht sich auch an der Wiege der Do 217 in Friedrichshafen zeigen sollte:

Nach Bombenwürfen am 16. und 18. 3. 1944, fiel die gesamte Innenstadt einem verheerenden Luft-



Do 217 E-2 und He 111 H-3 der I./KG 66 im Mai 1943 in Nordfrankreich.

angriff zum Opfer. Die Arbeit der Dornier-Werke wurde vorerst aber kaum beeinträchtigt. Erst die gezielten Bombardierungen am 20. Juli und am 3. August 1944 richteten im Werk Manzell schwerste Schäden an.

Im Westen trugen die Dornier-Bomber zusammen mit den übrigen Kampfflugzeugen der Luftflotte 2 inzwischen erneut ihre tödliche Last nach London.

Erst am 18. April 1944 fielen dort letztmals deutsche Fliegerbomben. Störangriffe richteten sich aber noch gegen Ziele in Hull, Bristol und Portsmouth. Mit Luftangriffen auf Weymouth, Torquay, Falmouth und abermals auf Portsmouth mit seinen Hafenanlagen endete der in der britischen Presse verächtlich mit dem »Kleinen Blitz« titulierte »Vergeltungs-Schlag« der Luftwaffe.

In Kürze sollten »Wunderwaffen« wie die »V1« (FZG 76) und später die »V2« (Aggregat 4) die sinnlosen Angriffe fortsetzen.

Die deutschen Angriffe im Zuge der Operation »Steinbock« forderten unter der Bevölkerung im Januar etwa 100 Tote und über 200 Verletzte. Die Februar-Einsätze kosteten 961 Londoner Bürger das Leben und verletzten knapp 2000.

Aber auch die Verluste unter den eingesetzten deutschen Bombenflugzeugen war hoch. Etwa die Hälfte der Besatzungen kehrte vom Feindflug nicht zurück, wurde ein Opfer englischer Fernnachtjäger und der schweren Flak.

Die Einsatzaktivitäten des »Holzhammer«-Geschwaders waren mit den verlustreichen Flügen noch nicht beendet.

Schon die Aufklärungsergebnisse des Jahres 1943 ließen auf fortgeschrittene Vorbereitungen für eine alliierte Invasion in Nordfrankreich schließen, die mit Sicherheit für 1944 bevorstand. Außer kleineren Störangriffen, der Schiffsbekämpfung und durch die gegnerische Luftüberlegenheit erschwert, lief die Schulung weiter. Insgesamt aber hieß die Parole Warten.

Anfang Juni 1944 faßte die eigene Luftaufklärung starke Schiffsmassierungen und randvolle Depots auf den Britischen Inseln auf. Während jener Zeit befand sich der Geschwaderstab nebst Stabsstaffel in Soesterburg. Das Kommando beim KG 2 hatte Major Schönberger, bis Oberstleutnant Hallensleben am 17. Juni 1944 es übernehmen sollte.

Während jener Zeit lag die erste Gruppe in Hesepe; in Münster-Handorf war die II./KG 2 stationiert. Achmer war der Heimathorst der III. Gruppe unter Hauptmann Schreiveis.

Für die Invasionseinsätze wurde von Orléans



Eine Do 217 E-2 der 1. Staffel in Montdidier mit Y-Anlage (FuG 28a und FuG 17 E).

satzungen ein. Unter schwierigsten Bedingungen kam es nachts zu offensiven Minenunternehmungen im Kanalraum.

In der Nacht vom 17. /18. 6. 1944 ging die Maschine des Gruppenkommandeurs Major Schreiveis nach einem Invasionseinsatz verloren. Zusammen mit einer weiteren Bomberbesatzung verließ er infolge Benzinmangels und Schlechtwetter die Maschine am Fallschirm.

Am 11. Juni begannen amerikanische Verbände mit einem Angriff aus ihren Brückenkopf an der Ostküste der Cotentin-Halbinsel und erzielten bis zum 19. 6. 1944 einen Durchbruch, der zur Abschnürung von Cherbourg führte. Während sich die Situation am Boden weiter bedrohlich entwickelte, standen für das KG 2 bereits früher, ab der Nacht zum 18. Juni, bis zum 23. 6. 1944 fast ausschließlich Luftmineneinsätze auf dem Programm. Von Soesterberg und Glize-Rijen starteten Do 217- und Ju 188-Besatzungen in fünf Nächten mit 20 LMB und über 60 BM 1000 zur Invasionsküste.

In Ausnahmefällen gelangen selbst im Strandbereich mit der Bombenmine 1000 direkte Treffer.

Neben einigen Landungsbooten konnten auch Panzerlandungsschiffe vernichtet werden. Die Flut nach Couvron verlegt. Die Männer der I. und II. Gruppe bildeten von nun an einen reinen Ju 188-Verband, nachdem alle Do 217 bei der III./KG 2 zu konzentrieren waren.

In der Nacht zum 7. Juni 1944 flog ein gemischter, aus zwölf Ju 188 und neun Do 217 bestehender Kampfverband einen ersten Luftangriff auf alliierte Landungsfahrzeuge vor Asnelles und der Seine-Mündung. Auch in den folgenden Nächten bekämpften KG 2-Besatzungen die massiven Anlandungen mit Splitterbomben und anderen Abwurflasten. Im Durchschnitt starteten zwischen 12 und 18 Mittelstreckenbomber jede Nacht zum Feindflug. Zusammen mit den Ju 88 S der 2. und 3. Staffel des KG 66 und den Kameraden von der I./KG 6, dessen Kommandeur, Hauptmann Hans Thurner, am 11. 6. 1944 von einem Invasionseinsatz nicht zurückkehrte, folgten Bombenwürfe direkt an der Strandlinie, im Raum von St. Mère-Église und auf vom Feind inzwischen genommene Ortschaften. Vier Besatzungen des KG 2 blieben seit diesen Angriffen vermißt, unter ihnen Lt. von der Heyde, Uffz Kreisel und Fw Heiß. Durch Flakbeschuß und zahlreiche die Luftüberlegenheit ausübende Feindjäger büßte das »Holzhammer«-Geschwader weitere Be-

alliierten Materials überstieg jegliche Vorstellung. Die Besatzungen der im Westen liegenden Kampfgeschwader meldeten sehr bald Treffer auf einem 5000 BRT-Frachter und mehrere brennende oder sinkende Schiffe, die recht erfolgreich angegriffen worden waren. Am 29. 6. 1944 mußten auf höhere Weisung alle Ju 188 des KG 2 abgegeben werden, nachdem am 22. Juni der Befehl eingetroffen war, der die vollständige Umstellung des Geschwaders auf Do 217 zum Inhalt hatte.

Vorläufig verblieben nur fünf Do 217 der I./KG 2 im Westeinsatz. Im Mittelpunkt standen dabei weitere Luftminenabwürfe, zu denen von Melun und Gilze-Rijen gestartet wurde.

Insgesamt hatte das Kampfgeschwader 2 zwischen dem 7. 6. 1944 und dem 1. 7. 1944 39 SC 1000, 132 DM 1000, 95 LMB, 165 SC 500, diverse Abwurfbehälter und leichtere Bombenkaliber über dem nordfranzösischen Raum ausgelöst. Den dort eingesetzten Luftwaffen-Verbänden gelang die Versenkung von 51 Frachtern mit 312000 BRT, ferner die von einigen Zerstörern, kleineren Kriegsfahrzeugen sowie mehreren Landungsbooten. Am 30. Juni verfügten die offensiv eingesetzten Kräfte des Geschwaders lediglich über sieben Ju 188 und noch einmal dieselbe Zahl an Dornier-Bombern. Dagegen gab es bei der II. und III. Gruppen Ende des Monats keine Kampfflugzeuge mehr. Die IV./KG 2 flog dagegen vierzehn Ju 188 und Ju 88, 11 Do 17, 215 und Do 217 aller Ausführungen.

Mit Wirkung des 4. Juli wurde die Stabsstaffel KG 2 aufgelöst und in eine Frontschleuse für die Do 217 umgewandelt. Die III. Gruppe hatte zeitweise die Funktion als Do 217-Ausrüster und -Überführer wahrzunehmen.

Schon nach wenigen Tagen traf der Befehl ein, daß Teile der letztgenannten Gruppe samt Stabs- und technischem Personal sowie der 9. Staffel von Achmer nach Friedrichshafen am Bodensee zu verlegen waren. Die Männer sollte sich dort mit der Do 335, als dem neuen Einsatzmuster, vertraut machen. Der Rest der Gruppe führte die Umschulungs- und Übungstätigkeit vorläufig weiter.

Zusammen mit Besatzungen der II. Gruppe kam es zusätzlich zu Überführungsflügen mit der Do 217. Die gesamte II./KG 2 wurde am 10. 7. 1944 nach Münster – Handorf verlegt und schulte dort auf Dornier-Bomber um.

Lediglich Teile der I. Gruppe befanden sich noch im Einsatz: Nahezu in allen Nächten verminten die Kampfflugzeuge des »Holzhammer«-Geschwaders den Kanalraum. Den Luftminen fielen fünf größere Kriegsschiffe, mindestens 11 Frachter mit Nachschub für die gelandeten Truppen und 10 Landungsfahrzeuge zum Opfer. Dabei hatte die Einsatzgruppe des KG 2 knapp zehn Verluste, von denen die Hälfte auf das Konto feindlicher Nachtjäger und der hohen Flakkonzentration gingen.

Ende des Monats verfügten die I. und II. Gruppe schon über 31 Do 217, ferner flogen inzwischen 22 Dorniers bei der Schulungsgruppe des Geschwaders. Die Ju 188 waren zu diesem Zeitpunkt bereits an andere Verbände, vornehmlich die Kampfgeschwader 6 und 66, abgegeben worden, die diese Auffrischung ihres Bestandes nicht ungern sahen.

Im August 1944 griffen die KG 2-Besatzungen mit durchschnittlich 15 Do 217 vorrangig Ziele in den Gebieten um Avranches, Falaise und ab der Nacht zum 27. 8. 1944 auch westliche Stadtteile von Paris und den Flugplatz Melun an.

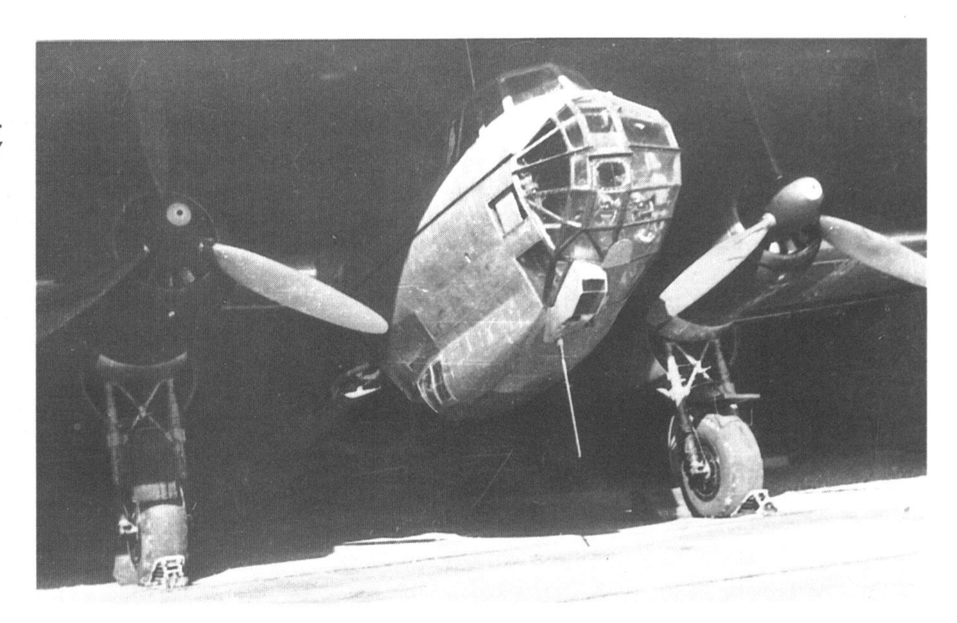
Zuvor, am 10. August, mußten sich die Kräfte des KG 2 nach Osten absetzen. So ging es zunächst nach Coulommiers und fünf Tage später weiter nach Tilburg. Am 25. 8. 1944 wichen die Do 217-Besatzungen mit ihren Maschinen nebst Bodenteilen nach Amsterdam-Schipol aus.

Das Umschulkommando der III./KG 2 mußte bereits am 13. 8. 1944 wegen Brennstoffmangel seine Arbeit aufgeben. Die Masse der fliegenden Teile ging in den Überführungseinsatz.

Am 15. August 1944 wurde auch die Fertigung der Do 217 eingestellt. Gleichzeitig ordnete die Luftwaffenführung an, daß alle Maschinen, auch die fast fertiggestellten noch an die Truppe ausgeliefert werden müßten.

Seitens des Geschwaders rechnete man daher nur noch mit der Zuführung von gut 25 Do 217-Bombern, anstatt den vorab gemeldeten 150 werksfrischen Einsatzmaschinen, deren Werknum-

Eine Do 217 E-2 des Erprobungskommandos XY in Chartres.



mern dem Verband bereits vorlagen.

Die Stärkeübersichten vom 31. 8. 1944 verzeichneten trotz des Verlustes von mehr als 20 Do 217 einen realen Bestand von 27 Kampfflugzeugen bei der I. und 23 bei der II. Gruppe. Nachteilig für die Einsatzbereitschaft wirkten sich die rasch aufeinander folgenden Luftangriffe auf die eigenen Liegeplätze aus. Dabei wurden am 8., 11. und 15. August über 15 Do 217 beschädigt oder zerstört. Neben dem feindlichen Luftwaffeneinsatz auf Gilze-Rijen, Münster-Handorf, Coulommiers und Soesterberg kam es zu einigen Flugunfällen. So kollidierten beispielsweise am 4. August zwei Dornier-Bomber bei der Rückkehr vom Feindflug in der Luft. Betroffen waren die Besatzungen der Unteroffiziere Kaiser und Rossel von der I./KG 2 in Gilze-Rijen.

Nachdem die Alliierten am 4. September 1944 in Antwerpen eingedrungen waren, mußte das IX. Fliegerkorps die umgehende Rückverlegung des Kampfgeschwaders 2 und der übrigen Luftwaffenverbände anordnen. Mit 34 Do 217 und zwei Ju 52 setzten sich die Einsatzkräfte von Tilburg und Schipol ab und landeten nach nur kurzem Flug im Raum Münster/Osnabrück. Nur wenig später folgte die Frontschleuse von Soesterberg nach Münster-Handorf und -Loddenheide. Mit Wirkung des 9. Sep-



Ein Do 217 E-2 Nachtbomber der 5./KG 66.

tembers wurde das IX. Fliegerkorps und damit auch das gesamte »Holzhammer«-Geschwader mit seinen Do 217 aus dem Einsatz genommen und nach drei Tagen der Luftflotte Reich unterstellt. Da der Nachschub an neuen Do 217 inzwischen völlig zum Erliegen gekommen war, mußten auch die Aufrüstkommandos und die Abnahmetrupps bei den Dornier-Werken in Heiligenbeil, Wittstock, Wismar und Perleberg Mitte September ihre Tätigkeit einstellen.

Am 16. 9. 1944 befahl der General der Kampfflieger die Auflösung des Kampfgeschwaders 2.

Teile des Verbands gab das Personalamt der Luftwaffe an die Waffen-SS ab. Die Masse des ehemaligen Bodenpersonals und der Flugzeugführer wurden dem Bereich des Generals der Jagdflieger überstellt.

Der Großteil der früheren Einsatzmaschinen mußte vorläufig auf den Flugplätzen Hardenberg und Reppen nahe Frankfurt an der Oder abgestellt werden.

Am Abend des 19. September wurde der Kommodore mit der Führung des Gefechtsverbandes Hallensleben beauftragt, der zunächst aus der III./KG 51, der I./NSG 2, dem Kommando Schenck mit seinen Me 262-Blitzbombern und der einsatzmäßig unterstellten III. Gruppe des Kampfgeschwaders 3 bestand.

Bis zum 24. 10. 1944 trafen die ersten 62 Unteroffiziere und Mannschaften des ehemaligen KG 2 bei den Jagdgeschwadern 1, 5, 54 und 77 ein. Weitere Soldaten mußten ihren Dienst beim Luftwaffen-Streifendienst zusammen mit 36 ausgewählten Männern des Bodenpersonals antreten.

Ab Ende Oktober wurden die letzten 27 Do 217 der I./KG 2 dem General der Aufklärungsflieger zugewiesen und die 37 Maschinen der II. Gruppe in Reppen disloziert abgestellt.

Bis Ende November 1944 war die Auflösung des einzigen Do 217-Geschwaders auch verwaltungsmäßig abgewickelt.

Die Kriegstagebücher schlossen sich.

Zwischen Juni und Oktober 1944 hatte das KG 2 noch einmal immerhin 120 Dornier-Bomber erhalten. Als Folge von Schulung und scharfem Einsatz schrieb der Verband mindestens 43 dieser Maschinen ab. Der Restbestand sollte mehreren Einheiten zugute kommen, doch davon später.

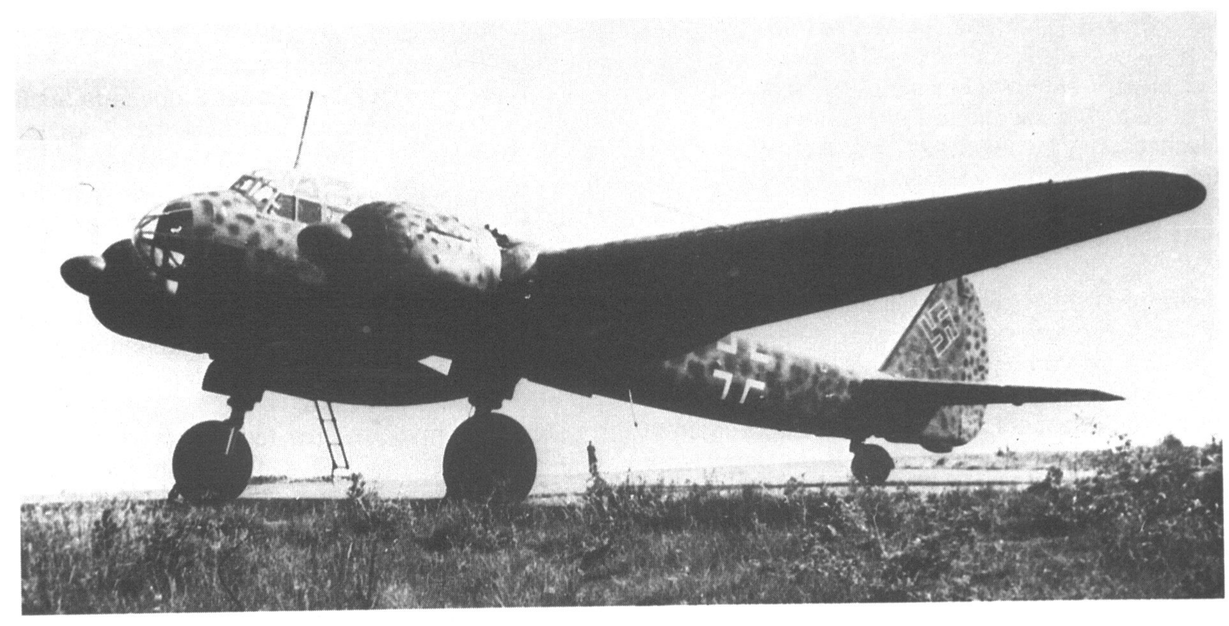
Außer dem Kampfgeschwader 2 operierte auch das KG 100 »Wiking« von französischen Flugplätzen aus. Besonders die III./KG 100 ist dabei von Interesse, da sie mit Dornier-Kampfflugzeugen der verschiedensten Baureihen ausgestattet war. Der Verband flog im Frühjahr 1944 weiterhin mit der Do 217 E-5 und K-3 von Toulouse aus Einsätze gegen alliierte Kriegsschiffe und Gleitzüge. Um optisch bei Nachtangriffen nicht vorzeitig entdeckt zu werden, besaßen die meisten Do 217 inzwischen Flammenvernichter-Rohre.

Herausragende Einsätze fanden am 1. 4. 1944 und in der Nacht zum 12. 4. 1944 statt. Sie galten der Geleitzugbekämpfung. Beim Angriff auf ein amerikanisches Großgeleit am 20. April kamen die Do 217-Besatzungen zusammen mit den Männern von der III./KG 26 sowie vom Kampfgeschwader 77 zum Zuge. Drei Frachter mit zusammen 19.800 BRT wurden versenkt, der Zerstörer »Landsdale« und zwei andere Handelsschiffe mehr oder minder schwer beschädigt.

Die 6./KG 100 verlor jedoch drei Do 217 E-5, eine Maschine ging bei der Landung nach vorausgegangenem Nachtjägerbeschuß zu Bruch, die übrigen blieben über dem Mittelmeer vermißt.

Der 29. 4. 1944 begann frühmorgens mit der Verlegung des 7. und 9. Staffel von Toulouse nach Orleans. Von dort aus sollten die Do 217 K-3 zusammen mit den übrigen Verbänden des IX. Fliegerkorps die Kaianlagen von Plymouth und den dort liegenden Schlachtschiffen angreifen.

In der Nacht zum 30. 4. 1944 starteten die mit PC 1400 X beladenen Do 217 K-3 zum Einsatz. Da sich aber die Beleuchter und Zielmarkierer der I./KG 66 verspäteten, mißlang der sonst so sorgfältig geplante Einsatz mit der Fritz X. Statt dessen waren »Mosquito« der 406. Squadron zur Stelle. Mit Unterstützung durch Flak und Scheinwerfer rund um Porthmouth gelang es, zwei der zwölf Dornier-Bomber abzuschießen, darunter auch die Maschine des Kommandeurs der III./G 100, Hauptmann Herbert Pfeffer. Ende Mai 1944 wurde das KG 100 umgruppiert, indem man die 8. und 6. Staffel gegeneinander



Nachfolger der Do 217: Die Ju 88 S-1, Herbst 1943 in Nordfrankreich.

austauschte, wodurch die dritte Gruppe nun einheitlich mit der Do 217, die beiden ersten Gruppen mit der He 177 zum Einsatz kommen konnten.

Zur Bekämpfung der alliierten Invasionsstreitkräfte vor der Normandieküste wurden die Do 217 ab dem 8. Juni 1944 eingesetzt. Englische Zerstörer vor der Seinemündung waren das Ziel der PC 1400 X-Lenkkörper. Ein Zerstörer sowie die Fregatte HMS »Lawford« trugen Treffer davon. Zwei Do 217 -Besatzungen wurden nach dem Angriff vermißt. Darunter eine Do 217 E-5 (6N+MP) mit der bewährten Besatzung von OFw Obst, der bereits im Oktober 1943 eine Schiffsversenkung geglückt war.

Zwei Tage später büßten die 8. und 9. Staffel gleich zwei Do 217 M-11 und eine Do 217 K-3 ein. Am 13. 6. 1944 schlug eine FX an Bord der HMS »Boadicea« ein und brachte das Fahrzeug zum Sinken. Bei Luftkämpfen über Cherbourg gingen gleich drei Besatzungen von Fritz X-Staffeln verloren. Wegen der ungünstigen Witterung kam es darüberhinaus noch zu sechs Bruchlandungen zwischen dem 17. und 22. 6. 1944. Die 7./KG 100 verlor über der Ornemündung noch eine weitere Do 217 K-3.

Auch der folgende Nachteinsatz forderte am 4./5. 7. 1944 seinen Tribut. Infolge der alliierten Luftüberlegenheit kehrten jeweils drei Do 217 K-3 und Do 217 M-11 vom Flugkörpereinsatz über der Seinemündung nicht mehr zurück.

Zwischen dem 17. und 30. 7. 1944 ging der Aderlaß der III. Gruppe unvermindert weiter. Neben den teils stark beschädigt von der Invasionsfront zurückkehrenden Do 217 blieben mehrere Do 217 K-2, K-3 und M-11 aus. Schwerpunkte bildeten das Seegebiet um Cherbourg und der Raum Brest. Mehr Glück als beispielsweise die Besatzungen von Uffz Schmidt oder OFw Schneckener hatte die Do 217 M-11, die mit schweren Beschußschäden, aber ohne Personenverluste, zum Heimathorst zurück.

Zwischen dem 1. und 19. 8. 1944 fanden mehrere Flugkörpereinsätze gegen Brückenziele in Nordfrankreich statt. So sollten in der Nacht zum 3. August die Brücke bei Pontaubault mit Lenkwaffen nachhaltig beschädigt werden, um den alliierten Vormarsch zu bremsen. Die ungünstige Wetterlage verhinderte den Einsatz. Als Ausweichziel wählten

die Besatzungen den Übergang bei Avranches. Später wurde dann die Brücke bei Pontaubault von der Besatzung Oberfeldwebels Kubes doch noch zum Einsturz gebracht. Auch der Angriff auf die Straßenbrücke bei Pontorsson verursachte neue Verluste bei der III./KG 100, ein Dornier-Bomber vom Gruppenstab, unter dem Kommando von Leutnant Schlecht, blieb vorerst vermißt.

Die Do 217 M-11 der 7. Staffel wurden noch vor dem Abwurf der unter dem Rumpf hängenden Fritz X von »Mosquito«-Jägern abgefangen. Mindestens zwei Besatzungen überlebten den Luftkampf mit den überlegenen Feindflugzeugen der 604. Squadron nicht. So die Männer von Oberfeldwebel Doser, die über Vannes Opfer der »Mosquito«-Kanonen wurden.

Am 11. August glückte es einer Besatzung noch einmal, eine Hs 293 erfolgreich ins Ziel zu lenken. Vor der Girondemündung traf es einen Frachter, der allerdings nicht sank.

Mitte August befahl die Führung einen Zielwechsel, da inzwischen starke alliierte Kräfte zwischen Toulon und Cannes an der Mittelmeerküste gelandet waren und die nur dünne Verteidigungslinie schnell überwanden. Gegen die 34 großen und die Schar kleiner Marinefahrzeugen der maritimen Dekkungsgruppe sowie zahlreiche Landungsschiffe flogen die dezimierten KG 100-Besatzungen letzte konzentrierte Angriffe.

Dabei sanken der Zerstörer USS »Le Long« und zwei Panzerlandungsschiffe zwar nicht, fielen aber auf Grund der schweren Treffer für die weitere Aktion aus. Anscheinend glückte es der Besatzung Kube, einen 7000 t-Frachter zu versenken. Dasselbe Schicksal wurde dem LST 282 zuteil.

Zwischen dem Beginn der Invasion und dem 16. August 1944 verlor die III./KG 100 allein 36 (!) ihrer Besatzungen. Dies entsprach einer vollständigen Kampfgruppe.

Am 20. August begann der verlustreiche Rückzug

Eine bruchgelandete Ju 88 S-3 der I. Gruppe des KG 66 Anfang 1944.



aus Frankreich, der über Montpellier und Lyon bis nach Giebelstadt in Franken führte. Unter Führung von Hauptmann Schmetz und als versprengte Gruppen trafen Teile der Besatzungen ohne Flugzeuge und die übriggebliebenen Männer des Bodenpersonals dort bis Mitte September 1944 ein.

Am 20. August hatte das Oberkommando der Luftwaffe die Auflösung des Kampfgeschwaders 100 bis auf die II. und III. Gruppe sowie Teileinheiten angeordnet. Am 7. September folgte auch der Befehl, bis auf die 7./KG 100, bei der die noch vorhandenen Do 217 aufgebraucht werden sollten, alle übrigen Geschwaderteile aufzulösen. Am Ende ging die 7. Staffel in der Flugzeugführerschule B 46 sowie der Bomber- und Zielfinderschule auf.

Die II. Gruppe, deren He 177 bei den Invasionskämpfen einen nachhaltigen Verlust an gut ausgebildeten Besatzungen hatte hinnehmen müssen, kam am 2. 2. 1945 an die Reihe.

Bezogen auf die Do 217 gingen während des Einsatzes und der Ausbildung beim KG 100 mehr als 110 Do 217 E-1 bis E-5, 27 Do 217 K-2, 22 Do 217 K-3, eine Do 217 M-1 sowie mindestens zehn Do 217 M-11 verloren.

Beim Kampfgeschwader 40 hatten zwischen Spätsommer 1941 und Juni 1943 nur der Stab der II. Gruppe mit ihrer 4. bis 5. Staffel Do 217 erhalten. Nach der Erstausstattung mit der Do 217 E-1 und E-2 folgten zunehmend Maschinen der Ausführung E-4. Zunächst war geplant, die 4./KG 40 als Lufttorpedo-Staffel und die beiden übrigen als Seekampfstaffeln einzusetzen. Erste Tiefangriffe auf alliierte Schiffe fanden mit dem Dornier-Bomber im Juli 1941 statt. Nach zahlreichen erfolgreichen Einsätzen erfolgte im März 1943 die Unterstellung unter das Kommando des Angriffsführers England. Bereits nach drei Monaten, am 15. 6. 1943 traf der Befehl ein, die II./KG 40 in den Geschwaderverband des KG 2 aufzunehmen. In Burg erfolgte dann die Neuaufstellung der Gruppen mit der He 177, deren erster Einsatz mit 25 Maschinen und Hs 293-Gleitbomben am 21. 11. 1943 stattfinden konnte. Von Cognac aus kam es im Frühjahr zu zahlreichen FK-Angriffen. Die bis April mit der He 177 A-5 ausgestattete II./KG 40 wurde schließlich wie die Besatzungen des KG 2 und KG 100 in den Strudel der Ereignisse an der Invasionsfront gerissen.

Die stark dezimierte Kampfgruppe wurde mit Befehl vom 27. 10. 1944 aus dem Einsatz genommen, aufgelöst und in Schnellkampfverbände umgewandelt. Einzig die zugesagten Me 262 konnten nicht geliefert werden. Verbände wie das JG 7 und das KG (J) 54 genossen Vorrang.

Lediglich kleine Teile des Kampfgeschwaders 40 begannen Anfang 1945 mit der theoretischen Schulung in Neuburg/Donau.

DORNIER-HÖHENKAMPFFLUGZEUGE

Mit dem Erstflug der Ju 49 (D-UBAZ), am 2. Oktober 1931, stieß man bei den Junkers-Werken in den Bereich des extremen Höhenflugs vor. Bis zum Jahre 1935 stiegen Werkspiloten bis auf 13 km auf. Neben der Erforschung technischen Neulands und dem Erfliegen beachtenswerter Höhenleistungen, galt es in enger Zusammenarbeit mit der DVL, die Druckkabinen- und Motorenentwicklung voranzutreiben. Insbesondere standen die Gestaltung funktionsgerechter Druckkabinen mit der entsprechenden Sauerstoffversorgung und der Rettungssturz nach überraschendem Druckverlust im Blickpunkt des Interesses.

Nicht zuletzt erbrachte die Ju 49 wertvolle Erkenntnisse für die Konzeption von leistungsstärkeren Höhenmotoren und des mehrstufigen Höhenladers.

Von Junkers stammten die beiden Entwicklungsflugzeuge EF 61, reine Forschungsmuster für den Höhenflug.

Die erste dieser von DB 600 D-Motoren angetriebenen Versuchsmaschinen, die EF 61 V1 (WerkNr. 4931), stürzte beim Geschwindigkeitsausfliegen am 19. 9. 1937 aus einer Höhe von 3500 m ab. Die Besatzung rettete sich mit dem Fallschirm. Die Maschine wurde jedoch so nachhaltig zerstört, daß eine Wiederaufrüstung nicht mehr lohnte.

Das zweite Entwicklungsflugzeug, die EF 61 V2 (WerkNr. 4932), dem eigentlich eine Nullserie von sieben Musterflugzeugen folgen sollte, wurde im November 1937 bei Junkers flugklar.

Schon einen Monat später ging auch dieses Baumuster durch einen Flugunfall verloren.

Die ersten serienmäßigen Höhenfernaufklärer und -bomber sollten trotz dieser Fehlschläge nicht lange auf sich warten lassen. Im September 1939 erhielten die Junkers-Werke den Auftrag für einstweilen 40 Ju 86 P-1 Höhenfernaufklärer.

Das erste Musterflugzeug mit Druckkabine und zwei Jumo 207-Dieselmotoren nahm bereits im Dezember 1939 den Flugbetrieb auf. Die reine Höhenkammer-Erprobung lief ab Anfang 1940, zu einer Zeit, als die beiden Versuchsmuster Ju 86 PV2 und PV3 im März gerade ihren Erstflug absolviert hatten.

Fast gleichzeitig startete am 23. 5. 1940 auch die Hs 130 AV1, eine Weiterentwicklung des DLV-Forschungsflugzeug Hs 128, unter Verwendung zweier DB 601 A-Triebwerke zum erfolgreichen Erstflug. Der Maschine folgte noch ein zweites Versuchsmuster, die WerkNr. 3002, sowie acht Nullserienflugzeuge, die zwischen August 1940 und Ende 1941 mit DB 601 und DB 605 in das Versuchsprogramm bei Henschel, Daimler-Benz, der DLV und dem Kommando der Erprobungsstellen eingebunden waren.

In der Zwischenzeit hatten Werkspiloten mit der Ju 86 P bis zum 1. August 1940 über 40 Höhenflüge von über 10.000 m erfolgreich gemeistert.

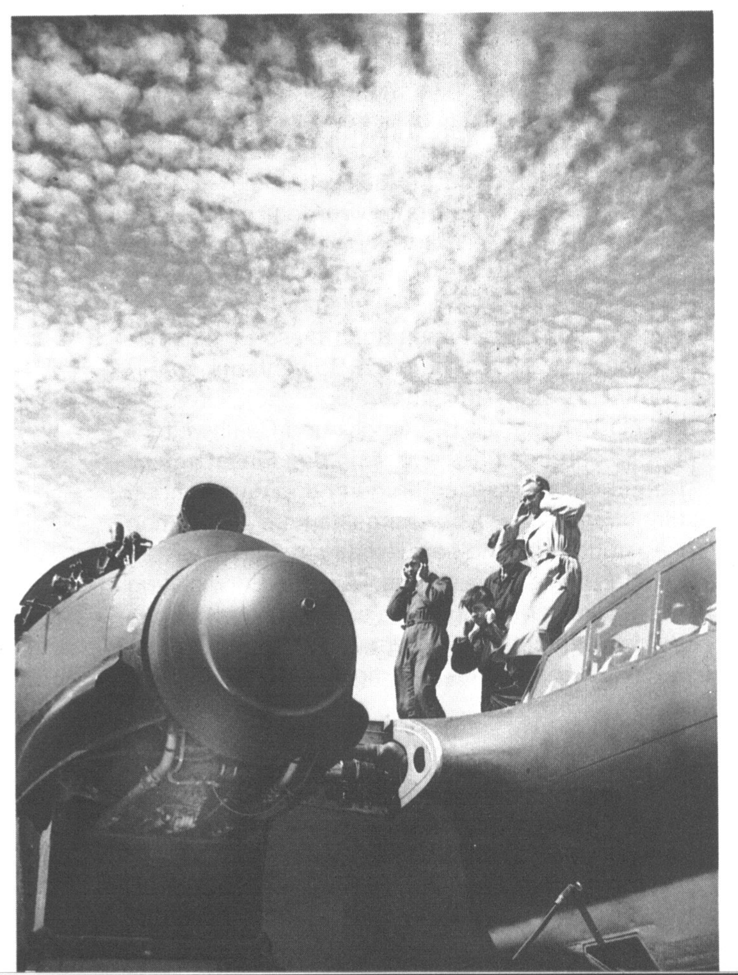
Im Spätsommer stand danach einem Einsatz der inzwischen von der Luftwaffe übernommenen Höhenkampfflugzeuge über den Britischen Inseln nichts mehr im Wege. Nach zahlreichen Aufklärungsflügen und etlichen Störangriffen kamen die englischen Höhenjäger bei ihren Abfangeinsätzen immer näher heran. Im Laufe der Zeit war ein unbehelligtes Operieren der Ju 86 P–1 und P–2 über England nahezu unmöglich geworden.

Dies bedingte die Entwicklung der Ausführung Ju 86 P–3 sowie der ab 1941 eingeführten Ju 86 R–1.

Wie die Vorläufer kamen auch diese Einsatzmuster zunächst zum Kommando Rowehl, der späteren Versuchsstelle für Höhenflüge nach Oranienburg. Dort wurde die Leistungs- und Reichweitenkontrolle durchgeführt, ehe es in den Einsatz ging.

Neben der Kleinserienfertigung und dem Umbau zahlreicher Ju 86 P in leistungsstärkere Maschinen der Ausführung R und den vielfältigen Aktivitäten bei Henschel, schaltete sich das TA in die Entwicklung neuer Höhenkampfflugzeuge ein.

So darf es nicht verwundern, daß auch bei Dornier Ideen und Konzepte für derartige Muster endgültige



Versuchsflugzeug Do 215 B-6 mit TK 9-Abgasturbolader.

Formen annahmen.

Bekanntlich hatte man bereits im Zuge der Do 215-Fortentwicklung den Mustereinbau des DVL-Abgasturboladers TK 9A vorgenommen. Die unter der Tarnbezeichnung »Umbau Posen« laufenden Arbeiten sollten spätere Do 217-Projekte mit TK-Anlagen praktisch vorbereiten.

Wie bei der He 111 H-6 mit TK 9 (Umbau Braunschweig) steigerte die Turboaufladung die Motorwellenleistung in 9000 m Höhe von gut 580 PS auf knapp 900 PS. Noch dazu bewirkte der Lader laut Forschungsberichten einen um 23% geringeren spezifischen Kraftstoffverbrauch. Konstruktiv war die TK 9A-Anlage direkt auf den beiden DB 601 A der Do 215 B aufgesetzt, wobei die Lufteinläufe direkt über der Motorenverkleidung lagen. Der Abgasaustritt wurde über der Tragflächenoberseite angeordnet. Nach der Erprobung von He 111 und Do 215 mit TK 9A, sie zog sich noch über Jahre hin,

stand für das RLM am 17. 11. 1942 fest, daß beide Einbauten technisch zu aufwendig und im Dauerbetrieb unbefriedigend waren. Die spätere Do 215 B-6, ein Fernaufklärer mit DB 601 T und TK 9-Lader, wurde daher storniert.

Auf Grund der Erfahrungen des Technischen Amtes schwand das Interesse an zu aufwendigen Motorenanlagen, da diese darüberhinaus als äußerst wartungsintensiv galten und man prinzipiell auf die Entwicklungen bei Henschel und Junkers setzte.

In Friedrichshafen begann die Dornier-Konstruktionsabteilung erst Ende 1940 mit der Konzeption der Do 217 A als leistungsstarkes Höhenkampfflugzeug mit vergrößertem Tragwerk und Druckkabine für eine dreiköpfige Besatzung.

Zusammen mit den beiden Projektstudien Do 217 A und Do 217 L stellte die im Sommer 1943 im Flugbetrieb befindliche Do 217 V13, einen großen Schritt in Richtung des künftigen Dornier-Höhenkampfflugzeugs dar.

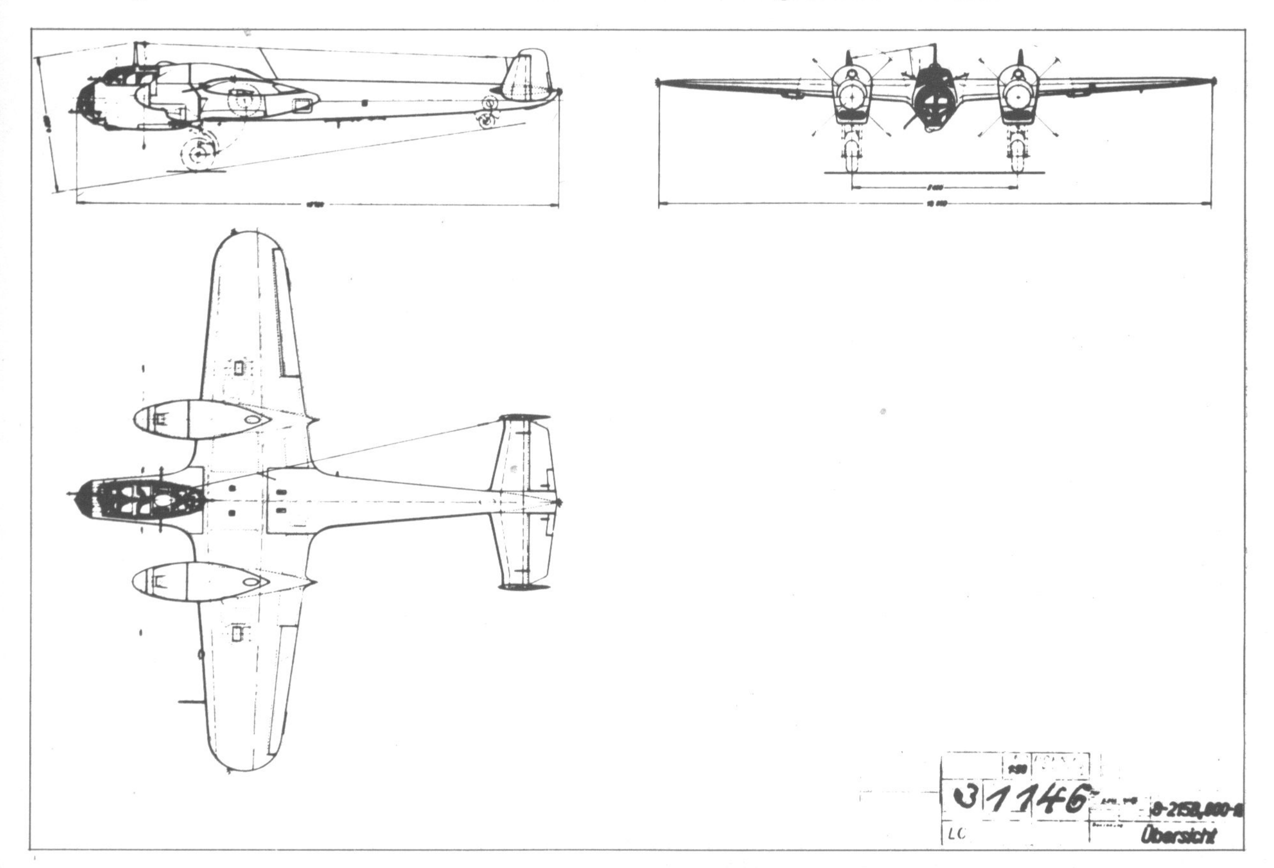
Der Höhenerprobung dienten auch die beiden Do 217 A-0, WerkNr. 2704 und 2705, mit DB 601 R-Höhenmotoren und größerer Volldruckhöhe. Das Datenblatt der Firma Dornier vom 6. 5. 1941 sah darüberhinaus eine Druckkammer mit der entsprechenden Ausrüstung vor. Das propagierte dreisitzige »Lichtbildflugzeug« sollte mit zwei oder drei Reihenbild-Kammern ausgerüstet werden. Als Defensivbewaffnung gab es drei MG 81 Z, die im Gegensatz zu den späteren Höhenkampfflugzeugen aus Friedrichshafen, noch direkt von der Besatzung zu bedienen waren und in druckdichten Manschetten saßen.

Die unter der vorläufigen Projektbeschreibung Do P 183 laufende Entwicklungsstudie sollte triebwerksseitig zwei DB 601 R mit GM 1-Zusatzeinspritzung erhalten. Ziel waren Flughöhen von gut 14.000 m.

Später angestellte Berechnungen ergaben jedoch nur eine Dienstgipfelhöhe von etwa 12.000 m.

Ein modifizierter Entwurf unterschied sich vor allem durch eine aus Gewichtsgründen reduzierte Bewaffnung und den Einbau eines Reihenbildgerätes gleich hinter der dreisitzigen Druckkabine. Im selben Zeitraum entstand auch die Do 217 L, der Entwurf eines Höhenfernaufklärers mit zwei DB 603 H-

Zeichnung der Do 215 B-6 vom 2. 09. 1940 mit der auf die DB 601 aufgesetzten TK 9-Lader.



Sondermotoren von jeweils 2000 PS Startleistung.

Bei einem mittleren Fluggewicht galt es eine Gipfelhöhe von immerhin 15.000 m Höhe durch Zuschaltung der GM 1-Anlage bei 575 km/h über 600 km Entfernung zu halten.

Im Gegensatz zur Do 217 A mit Höhenkammer hatte die Do 217 L ein um fünf auf 70 qm vergrößertes Tragwerk. In 12.000 m konstanter Flughöhe rechnete man im September 1942 mit einer Reichweite von etwa 2850 km und einer Flugdauer von bis zu sechs Stunden, wovon eine Stunde mit GM–1-Zusatz geflogen werden konnte. Der Glykol-Methanol-Vorrat war in sechs Behältern untergebracht und hatte ein Gewicht von 720 kg. Ebenso wie der später gleichfalls aus der Do 217 A-0-Serie abgewandelte Aufklärer mit Druckkabine blieb auch die Ausführung L letztlich ein Projekt. Dafür zeichnete sich Anfang 1942 die Do 217 P als das endgültige Höhenkampfflugzeug ab, nachdem ihre Konzeption bereits im September 1941 in wesentlichen Punkten beendet war. Anstatt kurzlebigen, hoch gezüchteten Sondertriebwerken mit großer Volldruckhöhe setzte man bei Daimler-Benz, Henschel und Dornier auf eine aufwendige Motorenanlage, die nach Plänen aus dem Jahre 1941 aus zwei Vortriebsmotoren des Typs DB 603 N und einem DB 605 als reines Ladertriebwerk bestehen sollte. Es bedurfte mehr als ein Jahr, ehe die endgültige Auslegung der »Höhenladerzentrale«, kurz HZ genannt, feststand: Zwei DB 603 S-0 und den DB 605 T als Antrieb eines Zentralladers, der, so die Daimler-Benz Konstrukteure, ein zweistufiges Schleudergebläse antrieb und über zwei Ladeluftkühler die beiden DB 603 über deren Ladereinläufe mit bereits vorverdichteter Luft versorgte.

Erste Prüfstandläufe fanden in Stuttgart im Oktober 1941 statt. Ab Mai 1942 erhielt die Höhenladerzentrale durch das Technische Amt, im Hinblick auf die Do 217 P und die Hs 130, höhere Priorität.

Noch bevor ein schriftlicher Auftrag des Amtes bei Dornier vorlag, fanden an einem Do 217 E-2-Rumpf Einbaustudien für die spätere HZ statt. Besonders intensiv arbeiteten die Techniker und Konstrukteure an der Verlegung der komplizierten Kühl- und Ladeluftleitungen im Maßstab 1:1. Da aber keine offensichtlichen Schwierigkeiten auftraten, erteilte das Technische Amt nach der Attrappenbesichtigung einen Bauauftrag für vorläufig drei Versuchsflugzeuge, welche die Bezeichnung Do 217 PV1 bis PV3 trugen.

Zur Vorbereitung der Flugerprobung unternahmen die Dornier-Werke Schwingungs- und Belastungsversuche mit dem für die Do 217 P vergrößerten Tragwerk. Es war erstmals bei der Do 217 E-2 mit der Werknummer 1221 montiert und im Februar 1943 fliegerisch getestet worden.

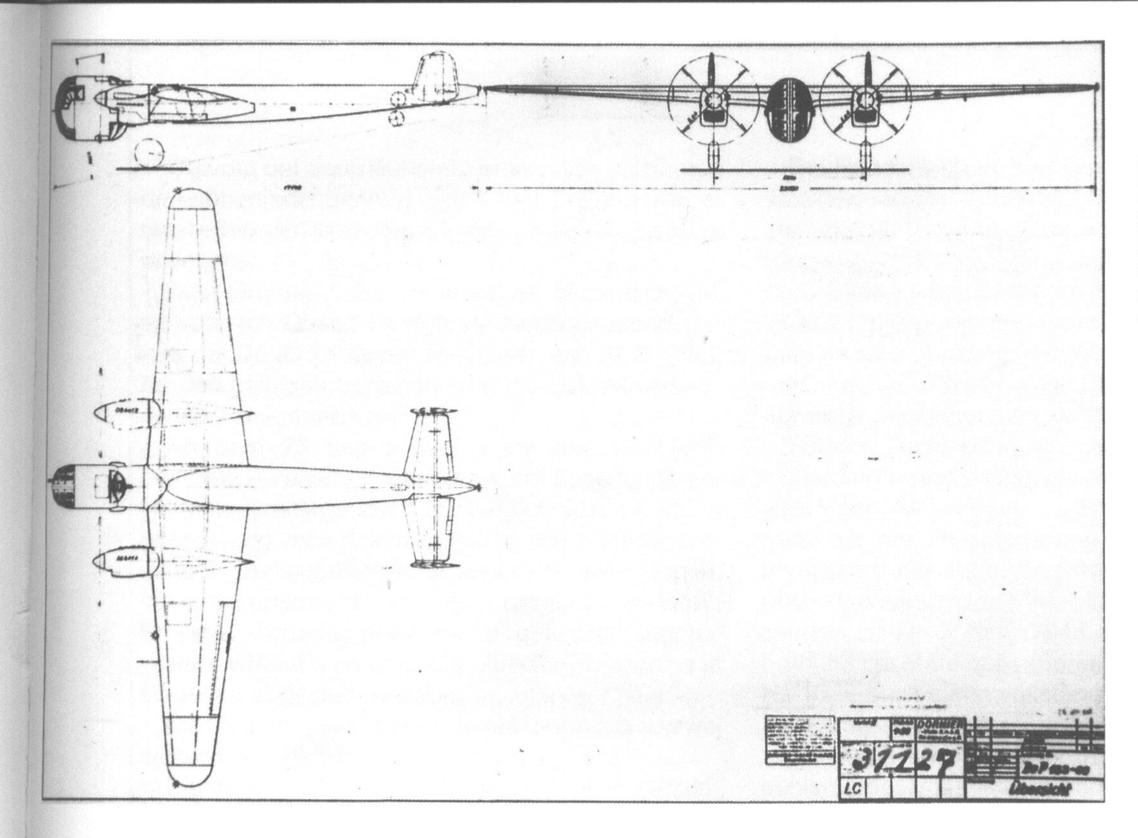
Als weiteres Versuchsmuster plante Dornier ferner den Einsatz der Do 217 E-2 mit der WerkNr. 1270. Die Maschine stürzte aber während eines Erprobungsvorhabens nahe des Flugplatzes Rechlin ab und wurde fast vollständig zerstört.

Als Ersatz nahm Dornier eine andere Do 217 E-2. Aus der WerkNr. 1229 entstand schließlich die Do 217 PV1, welche die Kennung BK+IR trug. Das Musterflugzeug sollte ursprünglich bereits im März 1942 flugklar werden. Nachdem notwendige Änderungen und Verbesserungen der Triebwerksanlage mehr Zeit als erwartet benötigten, ließen erste Standläufe am Boden bis Anfang Juni auf sich warten.

Am 6. Juni 1942 rollte die BK+IR zum Start. Bis auf kleinere Mängel an den DB 603-Ladern verlief der Erstflug, noch ohne Zuschaltung der Höhenladerzentrale, relativ störungsfrei.

Der zweite Flug mußte infolge eines defekten Öldruckmanometers vorzeitig abgebrochen werden. Wesentliche Schwierigkeiten traten auch bei den frei folgenden Flügen nicht auf.

Erst der sechste Testflug gelang vollkommen zufriedenstellend. Nur 24 Stunden später erreichte die Do 217 PV1 bereits 10.800 m, wenig später, am 10. 7. 1942, sogar 11.300 m Höhe. Der zehnte Testflug hätte beinahe zum Absturz der Do 217 PV1 geführt. Einer der DB 603 geriet in Brand. Der erfahrenen Besatzung gelang es jedoch, die Flammen zu ersticken und wieder sicher zu landen. Zusammen mit dem notwendig gewordenen Triebwerkswechsel entschied man sich, um längere Pausen im Erprobungsablauf zu vermeiden, die neue 67 qm-Fläche zu installieren.



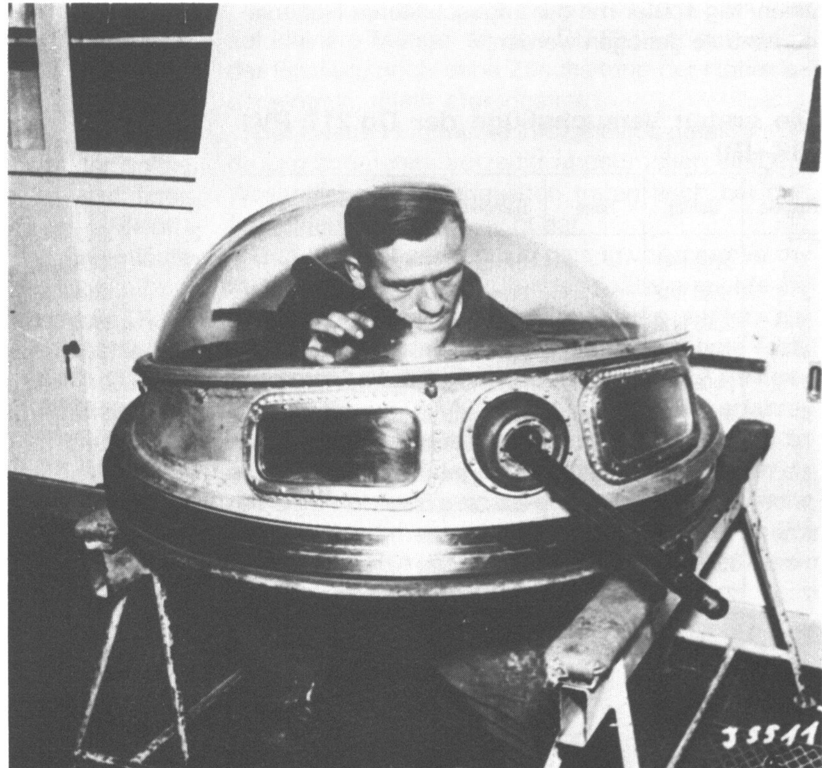
Nicht realisiertes Höhenkampfflugzeug Do P 183 mit DB 601-Sondertriebwerken und schlankem Rumpfwerk.

Bis zum 22. August waren beide Arbeiten abgeschlossen. Nach zwei Trimmflügen, am 23. und 27. 8. 1942, und einer genauen Endkontrolle konnte einen Tag später mit der zugeschalteten Höhenladerzentrale geflogen werden.

Die ersten Versuchsflüge der Do 217 PV1 (BK+IR)

Flug-Nr.	Datum	Höhe	Bemerkungen
1	06.06.1942	–	Trimmflug
2	18.06.1942	–	Defekt im Öldruckmanometer
3	22.06.1942	3.000	Störungsfrei verlaufen
4	23.06.1942	6.200	Defekt an Hz, Rückstoßdüsen
5	24.06.1942	10.750	Ausfall Wassertemperatur-Geräte
6	01.07.1942	8.000	Störungsfrei verlaufen
7	02.07.1942	10.800	Störungsfrei verlaufen
8	08.07.1942	5.000	Störungsfrei verlaufen
9	10.07.1942	11.300	VDM-Getriebe defekt
10	17.07.1942	8.000	Motorbrand
11	23.08.1942	–	Trimmflug (Neue Fläche mit 67 qm)
12	27.08.1942	–	Trimmflug
13	28.08.1942	9.000	Defekt Laderpumpen
14	28.08.1942	9.000	Defekt HZ-Triebwerk
15	01.09.1942	9.000	Defekt HZ-Triebwerk
16	01.09.1942	9.000	Defekt HZ-Triebwerk
17	12.09.1942	12.000	Defekt HZ-Triebwerk
18	12.09.1942	12.850	Defekt HZ-Triebwerk
19	15.09.1942	–	Störungsfrei verlaufen
20	16.09.1942	–	Defekt Benzinpumpe
21	18.09.1942	13.000	Defekt Pumpen an HZ
22	19.09.1942	12.000	Störungsfrei verlaufen
23	19.09.1942	12.000	Störungsfrei verlaufen
24	23.09.1942	6.000	Anlaßversagen in 6.000 m Höhe
25	23.09.1942	12.000	Störungsfrei verlaufen
26	23.09.1942	12.000	Störungsfrei verlaufen
27	25.09.1942	–	Störungsfrei verlaufen
28	07.10.1942	–	Störungsfrei verlaufen
29	08.10.1942	10.000	Störungsfrei verlaufen
30	08.10.1942	10.000	Störungsfrei verlaufen
31	10.10.1942	12.000	Störungsfrei verlaufen
32	10.10.1942	12.000	Störungsfrei verlaufen
33	22.10.1942	7.000	Störungsfrei verlaufen

So sahen die frühen Dornier-Druckkabinenverkleidungen im Oktober 1939 aus.



Ein erster druckdichter, in Deutschland probeweise angefertigter Waffenstand mit einem MG 15.

Obwohl bei den nächsten sechs Überprüfungen der Höhenladerzentrale gleich fünf Defekte auftraten, ließen sich trotzdem Höhen von bis zu 12.850 m erfliegen.

Aus Gründen der technischen Aufwendigkeit sprach sich Oberst Rowehl dennoch pauschal gegen die Do 217 P aus und votierte am 28. 8. 1942 für den baldigen Serienbau der Hs 130 mit verbesserten Höhentriebwerken.

Ab dem 23. September – bis zum 22. Oktober 1942 – verliefen neun Flüge mit zugeschalteter Höhenladeranlage auch im Bereich von 12.000 m über Grund nahezu störungsfrei. Die Werksbesatzungen bemängelten aber leichte Schwingungen, die vom Ladermotor ausgingen. Da auch die Metall-Propeller Schäden aufwiesen, mußte das Flugprogramm vorläufig unterbrochen und die Maschine in Löwental abgestellt werden.

Bis Jahresende kam es deshalb nur noch zu zwei weiteren Starts mit der Do 217 PV1.

Bis zum 31. 12. 1942 hatten Dornier-Besatzungen zwölfmal Höhen zwischen 5000 und 10000 m erreicht. Neunmal kamen sie bis über 12000 m und dreimal sogar über 13000 m hinaus.

Nach einer erneuten Unterbrechung der Flugerprobung wegen fehlender Luftschrauben, konnten erst zwischen dem 11. und 30. 3. 1943 mit 13650 m die bislang größte Höhe erreichen.

Bei Daimler-Benz kam es allein im Juni 1943 zu sechs Flügen mit insgesamt vier Stunden Dauer. Dabei konnte festgestellt werden, daß die Höhenladerzentrale nach den vorangegangenen Verbesserungen wesentlich bedienungsfreundlicher, aber auch betriebssicherer geworden war.

Das Technische Amt des RLM wertete jeden der Flüge kritisch aus. Am 2. 4. 1943 gab die Abteilung GL/C-E2 eine Gegenüberstellung der Entwicklung von Hs 130 E und Do 217 P mit Höhenladerzentrale heraus, um dem Amtschef, dem KdE und der Versuchsstelle für Höhenflüge Anhaltspunkte für die zu erwartenden neuen Höhenkampfflugzeuge zu verschaffen.

Erprobungsmäßig besaßen die Dornier-Werke, bis Ende April 1943 bereits vier flugklare Versuchsmuster.

Bei Henschel war dagegen die Hs 130 EV2 nach wenigen Flügen zu Bruch gegangen, was zur Einstellung der Flüge bis Ende Mai 1943 führte, da die Henschel-Prototypen im Falle der Notlandung nur durch einen Notausstieg im Kabinenboden zu verlassen waren. Dagegen hatte die Do 217 P von Anfang an eine Ausstiegsmöglichkeit im Kabinendach und -boden, um bei einer Bauchlandung ein Entkommen der Besatzung zu gewährleisten.

Für das Technische Amt stellte sich die Lage im Höhenflugbereich dann wie folgt dar:
»Bei Henschel wird praktisch das Jahr 1943 vergehen, bis die Flugerprobung des Musters abgeschlossen und auch die Ausrüstung (Waffen- und Abwurfanlage) erprobt ist. Mit einsatzfähigen Flugzeugen ist ab Anfang 1944 (V-Flugzeug) bzw. im Frühjahr bis Mitte 1944 (Serie) zu rechnen. Die Serie Hs 130E stellt einen vollständig neuen Aufwand an Fertigungsmitteln dar.

Bei Do 217 P ist mit geringem Aufwand (Ladeluftkühlereinbau) das Musterflugzeug erstellbar (zeitlich in 2-3 Monaten). Weitere 5 Flugzeuge können kurzfristig nachfolgen. Eine Stückzahlerweiterung stellt einen geringen Aufwand dar. . . .

Im Gegensatz zur Hs 130 E ist mit zellenseitigen Schwierigkeiten bei Do 217 nicht zu rechnen, da alle Teile bereits serienmäßig erprobt sind. . . .

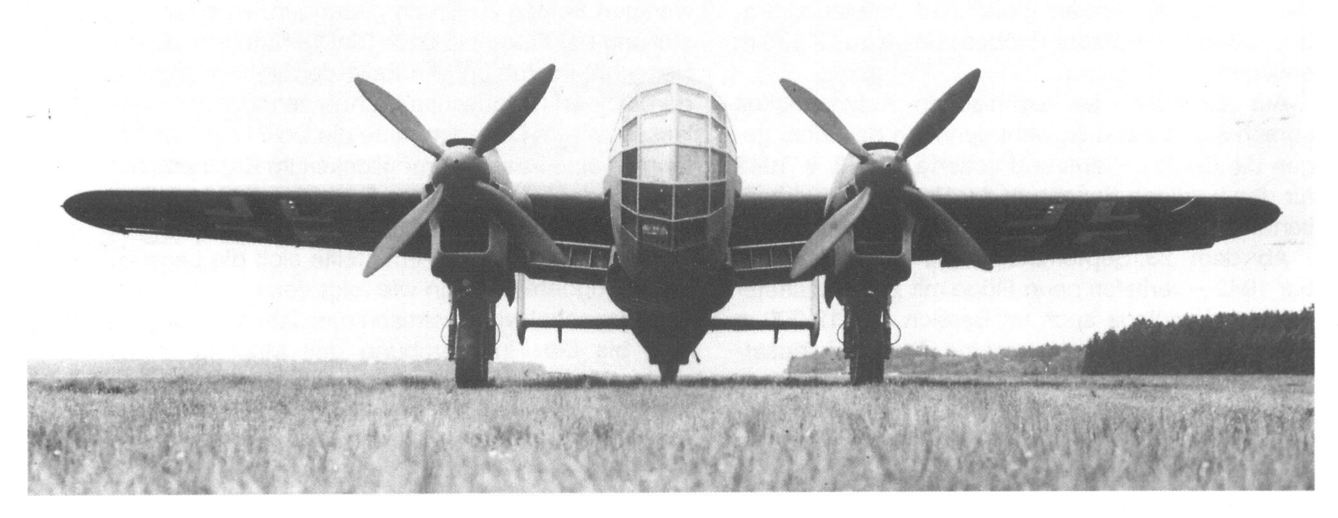
Die Do 217 P mit neuem Ladeluftkühler erreicht in ca. 13 km 600 – 650 km/h und ca. 15 km Gipfelhöhe.«

Zusammenfassend ließ sich guten Herzens sagen, daß der bisherige Entwicklungsverlauf bei Dornier nahezu programmgemäß ablief, während Henschel die gestellten Termine nicht einhielt.

Der bereits geäußerte Vorschlag, das Henschel-Höhenflugzeug in Serie gehen zu lassen, entsprach der Lage Ende 1942, als man die Do 217 schnell auslaufen lassen wollte.

Da das RLM im Frühjahr 1943 der Ansicht war, daß die Do 217-Serie in Form der Ausführung M-8 bis 1944/45 weiterlaufen sollte, bestanden gegen die Do 217 P vorerst keine grundlegenden Bedenken.

Die Montage von insgesamt sechs Versuchsmustern konnte weiterlaufen.



Die Do 217 PVI (Werk-Nr. 1229, BK+IR) in Frontansicht.

Bei Daimler-Benz absolvierten derweil die Hs 130 EV3 zusammen mit der Do 217 PV1 zahlreiche Meß- und Leistungsflüge.

Hierbei wurde die Dornier-Maschine am 28. 9. 1943 leicht beschädigt; die Besatzung blieb jedoch unverletzt.

Nach schnell erfolgter Reparatur führte Flugkapitän Ellenrieder, Chefpilot bei Daimler-Benz, noch mehrere Höhenflüge durch, wobei er mit dem Henschel-Versuchsträger bis auf 15000 m über Echterdingen aufstieg.

Er konnte sich bei den Flügen mit zugeschalteter Höhenladerzentrale auf die Flugberichte mit der Hs 130, aber auch der Do 217 P stützen. Allein mit dem Dornier-Höhenflugzeug waren bis zum 1. 4. 1943 insgesamt 23 Flüge mit 34 Flugstunden erfolgreich absolviert.

Fast ein Jahr stand die Do 217 PV1 Daimler-Benz zur Verfügung, ehe der Versuchsträger im April 1944 nach Friedrichshafen überführt wurde, um die von 67 qm auf 71 qm vergrößerten Tragflächen zu erhalten. Laut den Anweisungen des RLM vom August 1943 sollte die Maschine sodann der Versuchsstelle für Höhenflüge angeboten werden.

In der Zwischenzeit hatte man den Umbau zweier Do 217 E, der Werknummern 0024 und 0025, nahezu abgeschlossen.

Die noch mit den Ladeluftkühlern alter Art versehene zweite Do 217 P stand den Dornier-Werken erst ab September 1942 zur Verfügung. Nach dem Einfliegen war die Abgabe an Daimler-Benz vorgesehen.

Wie schon bei der Do 217 PV1 wurde der Flugklartermin um fast fünf Monate überschritten.

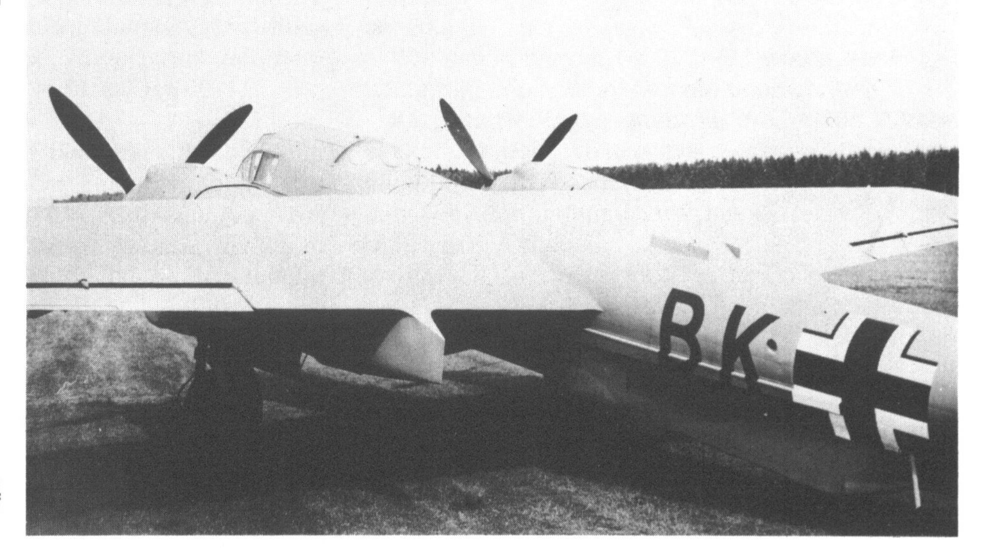
Im Oktober flogen dann die drei ersten P-Versuchsflugzeuge, weitere drei waren im Bau. Das Flugprogramm der letzten Do 217 P sollte bereits im Juni 1942 aufgenommen werden, ein terminlich unmögliches Vorhaben.

Im März 1943 fand zwischen der Do 217 PV2 und dem dritten Versuchsmuster ein Vergleichsfliegen mit altem und neuem Ladeluftkühler statt, wobei sich die neue Anordnung besser bewährte.

Am 2. 4. 1943 standen dem Höhenflugbetrieb drei Do 217 P zur Verfügung, die übrigen drei hatte Dornier noch immer nicht fertiggestellt. Laut einer Aufstellung des Technischen Amtes war nur eine der Maschinen zu 95% montiert, die V5 und V6

Die erste Do 217 P mit Druckkabine und der aufwendigen Höhentriebwerksanlage nebst Ladeluftkühlern.

Werkszeichnung des späteren Höhenkampfflugzeugs Do 217 P-1.



Rückansicht der Do 217 PVI, die besonders den Lufteinlauf zeigt.

standen zwischen 60 und 80% montiert in Friedrichshafen. Bis Monatsende konnte Dornier die V4 bis V6 fast komplettieren, jedenfalls soweit es die Flugzeugzelle betraf.

Nach einem Luftangriff mußten die Do 217 PV2 und PV3 bis zum 1. Juli 1943 instandgesetzt werden und fielen vorläufig aus. Nur mit der Do 217 PV1 kam es zu sechs Höhenflügen.

Nach der Reparatur sollte die zweite Do 217 P in der Abwurferprobung in Cazaux teilnehmen. Das Flugzeug wurde dort am 27. 3. 1944 fast völlig zerstört, so daß eine Wiederaufrüstung nicht lohnte.

Die Bombenschäden bei der Do 217 PV3 ließen sich anscheinend auch nicht in Kürze beheben. Erst ab dem 31. 3. 1944 stand das Versuchsmuster noch immer mit der alten Kühleranlage und ohne Höhenladerzentrale für weitere Flüge bei Dornier bereit.

Als einzige Do 217 P mit Höhenladerzentrale besaß das Werk am 24. 4. 1944 die PV1, mit welcher inzwischen auf 15200 m Höhe vorgedrungen werden konnte. Obwohl sich die Maschine noch mit 0,25 m/sec. im Steigflug befand, zwang der zur Neige gehende Kraftstoff zur Rückkehr.

Ohne DB 605 im Rumpf hatte Dornier die Do 217 PV3 und PV4 in Löwental abgestellt. Die Arbeiten am vierten Versuchsmuster hatte man zwischenzeitlich eingestellt und Antrag auf Verschrottung des Prototyps beim RLM gestellt.

Alle nicht eingebauten HZ-Anlagen mußten nach Weisung des RLM ohnehin an Daimler-Benz zurückgesandt werden. Darüberhinaus traf die Anordnung in Friedrichshafen ein, den Bau von V-Mustern abzubrechen, die Vorrichtungen für die Nullserie zu verschrotten und die Arbeiten abzurechnen.

Damit verblieben nach dem Verlust des zweiten Versuchsmusters nur noch die Do 217 PV1 und die PV3 bei Dornier.

Die Do 217 PV5 und PV6 (Werknummern 0027 und 0028) waren bis Sommer 1943 noch immer nicht fertiggestellt worden. Als das Interesse des RLM an weiteren Versuchsflugzeugen schwand, mußten beide Höhenflugzeuge in Löwental in unfertigem Zustand eingemottet werden.

Am 17. 3. 1944 traf die Anweisung ein, beide Maschinen zu verschrotten und noch verwendbare Teile anderweitig zu verbrauchen.

Nachdem das Höhenerprobungsprogramm im Sommer 1943, dann noch einmal Ende des Jahres, reduziert werden mußte, so daß die eingeleitete Nullserie, wie auch die projektierten Serienflugzeuge, in den Sternen standen.

Am Ende fielen die Arbeiten dem Rotstift zum Opfer.

Nur die Do 217 PV1 – sie hatte vermutlich die 71 qm-Fläche inzwischen erhalten – und die dritte Do 217 P – ohne HZ – konnten zusammen mit der Hs 130 E-0 (WerkNr. 130054) die Erprobung fortsetzen. Die drei Höhenversuchsträger fielen bei Stuttgart am 5. September 1944 einem alliierten Tiefangriff zum Opfer. Ebenfalls zerstört wurde eine Hs 130 A-0 (WerkNr. 3005), die mit zwei DB 605 C und GM-1-Anlage ausgestattet war.

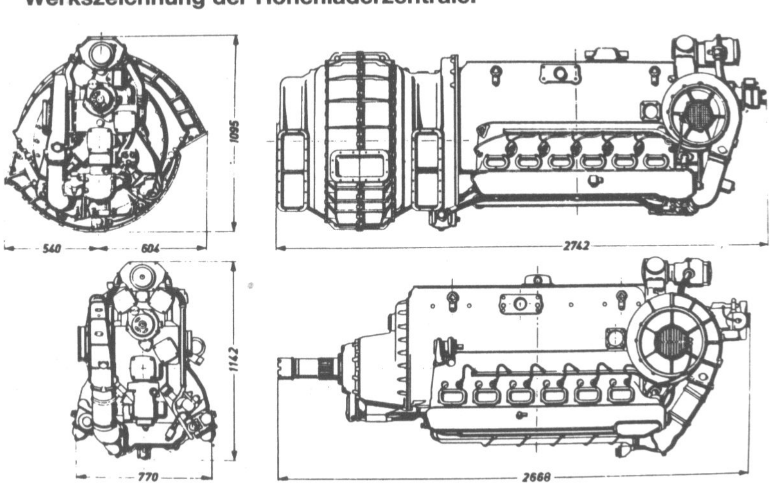
Damit waren die beiden letzten Do 217 P ausgefallen.

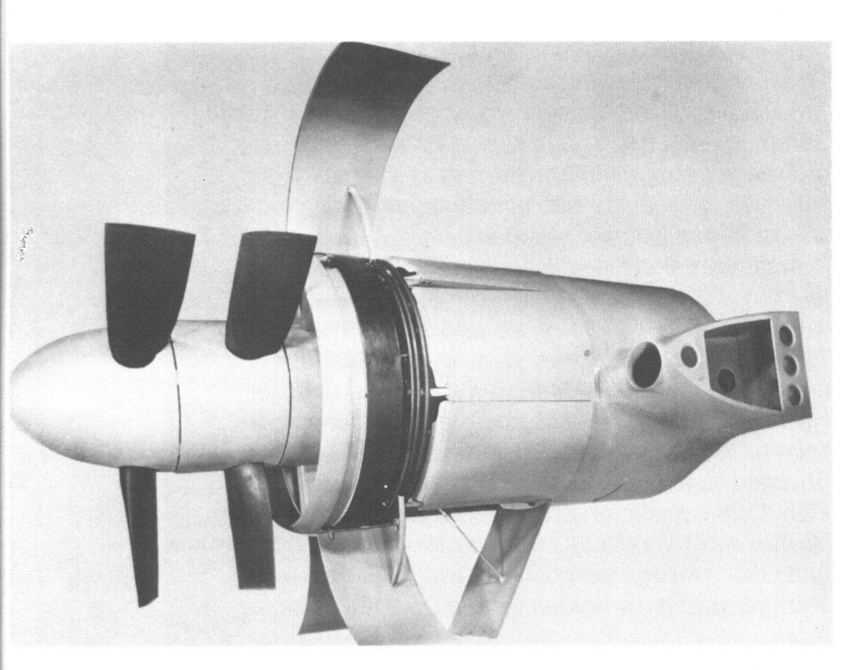
Die Produktion der Nullserie hatte das RLM schon früher storniert.

Die beiden projektierten Serienflugzeuge der Ausführungen Do 217 P-1 und P-2 blieben ohne reele Chance:

Die Do 217 P-1 war gleichzeitig als Höhenfernerkunder und Höhenbomber entwickelt worden. Als Tragwerk wählte man die bereits bewährte 67 qm-

Werkszeichnung der Höhenladerzentrale.





Attrappe des schweren BMW 803-Triebwerks, das auch für die Do 217 geplant war.

Fläche von 24,50 m Spannweite. Das Kampfflugzeug sollte in Höhen ab 12000 m operieren und selbst in 14000 m über Grund noch eine durchschnittliche Höchstgeschwindigkeit von 620 km/h erreichen können. Diese Werte bezogen sich allerdings nur auf die Verwendung als Aufklärer ohne Abwurflasten. Bei der Bomberversion rechnete man auf Grund der Bombenzuladung nur noch mit einer Dienstgipfelhöhe von maximal 12.700 m.

Die Bewaffnung beider Ausführungen bestand im Normallfall aus drei MG 81 Z-Zwillingslafetten.

In der Planung waren daneben auch ferngesteuerte Waffenstände. Die Bomber-Variante sollte neben dem Lotfe und BZA 1 über zwei ETC für Abwurflasten bis zu 1000 kg, also über die Schloßlafette 500/100/XI, oder aber zwei Schlösser 500/XIb bzw. 500/XII verfügen.

Ab 1943, wahrscheinlich schon früher, untersuchte Dornier auch die Möglichkeiten, nachsteuerbare Abwurflasten (Fritz X oder Hs 293) unter den Innen- oder Außenflügeln mitzuführen.

Infolge des zu hohen Konstruktionsaufwands für die Heizungsanlage der Sonderlasten in großen Höhen kam man jedoch schon bald vom Sonderkampfflugzeug mit Druckkabine ab.

Neben der Do 217 P-1 befand sich die Ausführung P-2 bei Einstellung der Höhenkampfflugzeugentwicklung in einem fortgeschrittenen Konstruktionsstadium:

Unter Verwendung einer neuen, 100 qm großen Flügelfläche ergab sich eine rechnerische Steigerung der Höhenleistungen. Infolge des immensen Konstruktionsaufwands für die neue Fläche fand der Vorschlag beim RLM keine Zustimmung.

Neben dem Bau von einigen wenigen Versuchsmustern der P-Ausführung und den Projekten P-1 und P-2 beschäftigten sich die Dornier-Ingenieure zwangsläufig mit den fundamentalen Problemen des Einsatzes in großer Flughöhe.

Da man aber auf die meist grundlegenden Erkenntnisse der späten dreißiger Jahre zurückgreifen konnte, gelang es Dornier, die offenstehenden Problemen relativ schnell in den Griff zu bekommen.

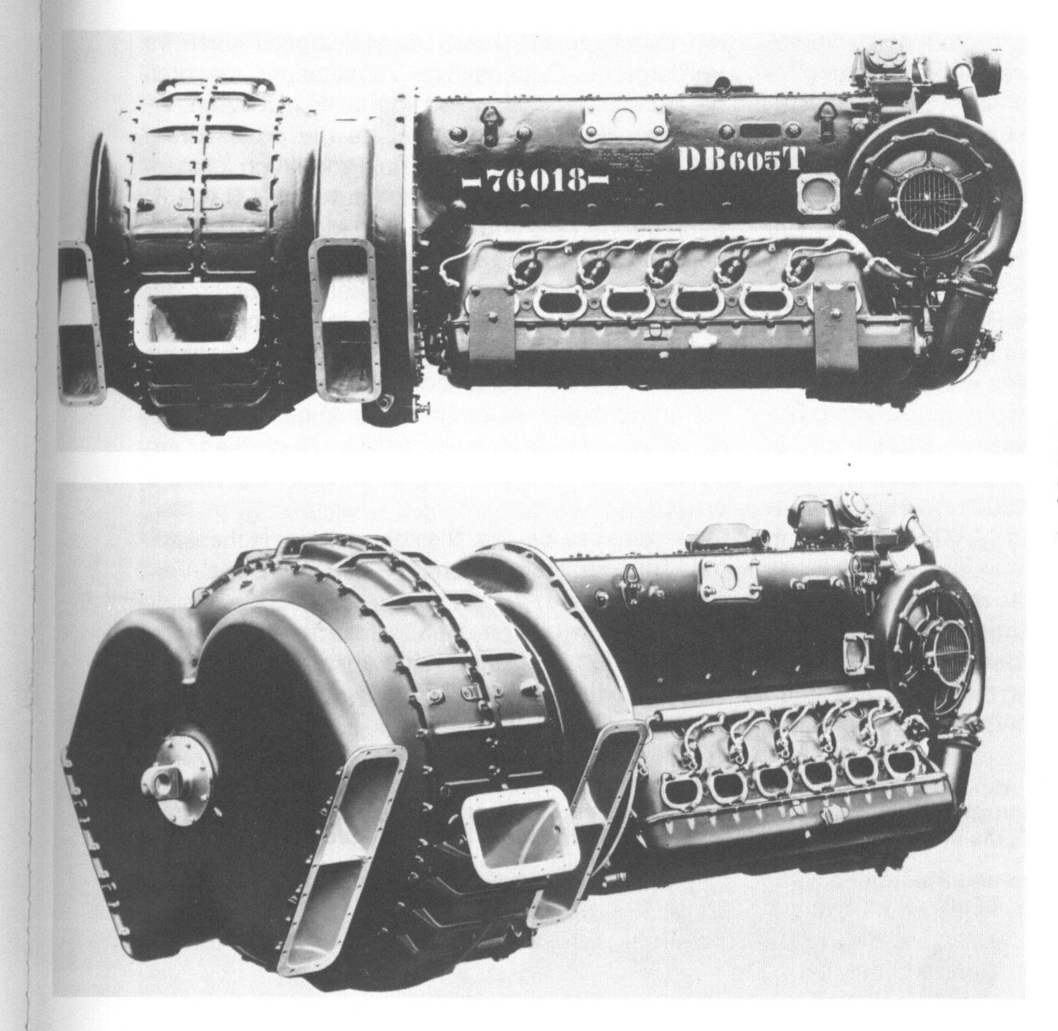
Insbesondere galt es, mit den niedrigen Außentemperaturen von bis zu minus 60° C fertig zu werden, die leicht zu einer gefährlichen Vereisung der Kanzelverglasung, zumindest aber zu störendem Beschlag der Scheiben führen konnte.

Bei Versuchen mit einer Höhenkammer-Druckbelüftung wurde der dreisitzigen Kabine gekühlte und gefilterte Luft, die unter anderem vom Motorlader stammte, zugeführt.

Daneben arbeitete Dornier an der Beheizung der inneren Höhenkammer, wie dies auch die Kollegen bei Henschel taten.

Für Maschinen, die über 13500 m Höhe operieren sollten, galten zudem die strengen, von der Erprobungsstelle Rechlin ausgearbeiteten Sicherheitsnormen für Höhenflugzeuge.

Unter anderem sahen diese den sogenannten Rettungsturz der Höhenkampfflugzeuge vor, der automatisch bei einem plötzlich auftretenden Druckverlust eingeleitet wurde. Ferner war der Fallschimrabsprung mit speziellen Rettungsgeräten mit eigener Sauerstoffversorgung für die in Not geratenen Besatzungsmitglieder geplant.



Das Kernstück der Höhenladerzentrale, die aus dem Ladermotor DB 605 T und einem imposanten Gebläse bestand.

Zusätzlich befaßte sich die Triebwerksabteilung des Technischen Amtes – in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Firmen – mit der kurzfristigen Verbesserung der Abgasturboaufladung sowie der Schaffung von leistungskräftigen Höhentriebwerken für die bereits eingeführten Kampfflugzeuge der Typen He 111, Ju 88 und Do 217.

Den zu aufwendigen Höhenladerzentralen stellte man eine Reihe Höhenmotore, wie dem DB 627, entgegen. Im Grunde stellte dieser 12-Zylinder-V-Flugmotor mit C3-Kraftstoff-Betrieb ein DB 603 G mit mechanisch angetriebenem Zweistufenlader und Ladeluftkühlung dar. Bei einer Volldruckhöhe von 11.500 m sollte eine Dauerleistung von 2000 PS erbracht werden. Infolge der Typenbereinigung durch das Reichsluftfahrtministerium wurde jedoch die fortschrittliche DB 627-Entwicklung am 24. 2. 1944 gestrichen. Gesucht wurden leicht, vor allem aber schnell realisierbare Lösungen für einen Höhennachtbomber ohne Druckkabine und DB 603. Besonderes Interesse des Technischen Amtes bestand dabei an einem Entwurf aus Friedrichshafen.

Die mit zwei TK 9-Abgasturboladern zu versehende Do 217 erhielt die Baureihenbezeichnung M-4 und sollte ab Winter 1943 bereits in Serie gehen.

Der von Dornier vorgelegte Entwurf mit GM 1-Zusatzeinspritzung wurde nach nur kurzer Diskussion anläßlich einer Rüstungsbesprechung von Generalfeldmarschall Milch, am 28. 8. 1942, zugunsten der Ju 88 D-6 mit BMW 801 D und GM 1 zu den Akten gelegt.

Später plante man statt des BMW 801 D wesentlich stärkere Motorenausführungen der D-Reihe, um somit den Höhenbereich zu erweitern.

Auf längere Sicht bot sich ferner der Abgasturbolader TK 15, eine verbesserte Ausführung des TK 11, an. Lag beim Betrieb mit normalen Motorlader die Volldruckhöhe um 11.500 m, so konnte mittels des TK 15 diese leicht auf 14.000 bis 15.000 m gesteigert werden.

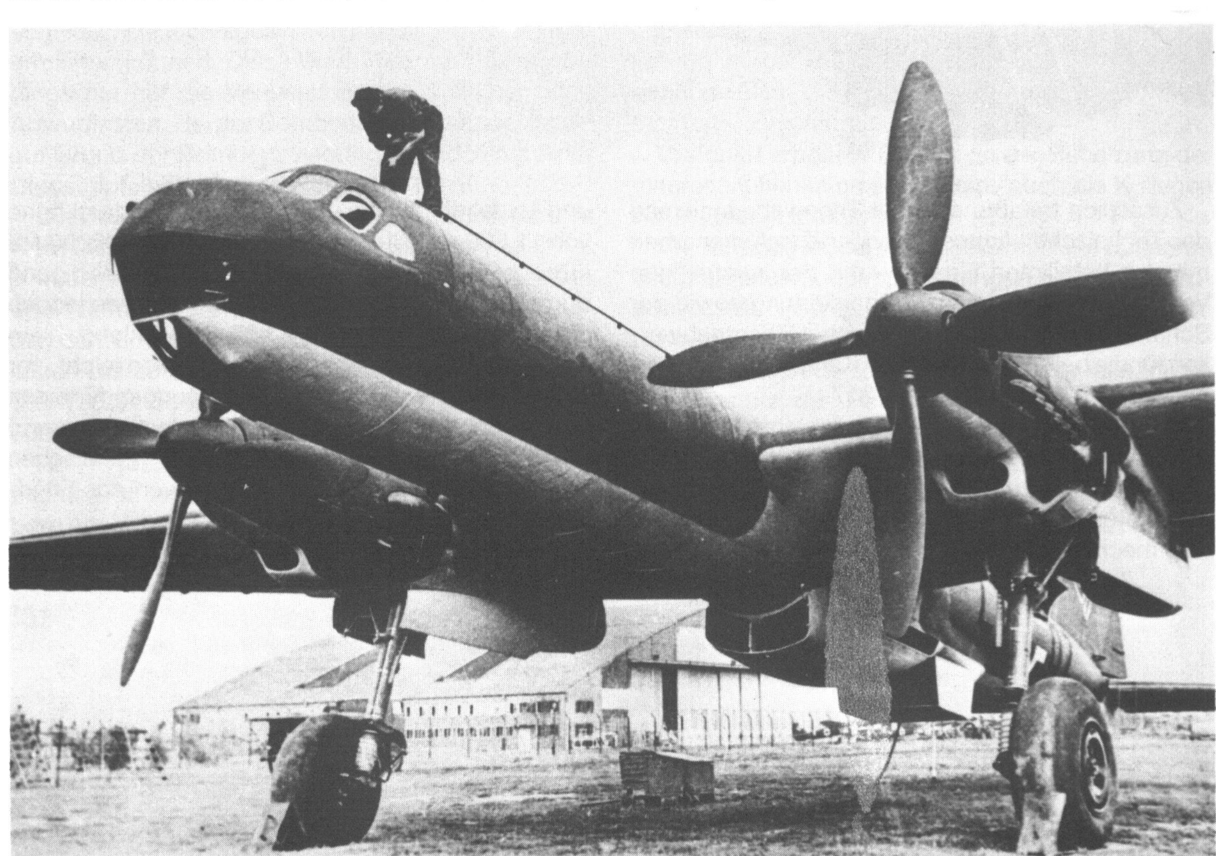
Die TK 15-Abgaslader wollte man bei der Hs 130 und der Do 217 installieren, doch dies blieb einstweilen Zukunftsmusik. In der Amtschefbesprechung am 6. 11. 1942 standen die verschiedensten Probleme mit zahlreichen Höhenantrieben und deren meist unhaltbaren Fertigstellungsterminen im Vordergrund. Gegenseitige Vorhaltungen machten die Runde. Beispielsweise konnte es nicht zum Anlauf der Hs 130 C kommen, da die projektierten DB 601 D nicht planmäßig in Produktion gingen. Man wich deshalb zunächst auf den DB 601 R, dann auf den DB 605 A aus. Die Möglichkeiten der Leistungssteigerung waren damit beendet. Bei der Hs 130 E, dem direkten Konkurrenzmuster der Do 217 P, sah man den DB 603 in Verbindung mit dem TK 15 als richtige Lösung an, um den Schwierigkeiten mit der Höhenladerzentrale zu entgehen.

Darüberhinaus sah man in der Abgasturboaufladung ein willkommenes Mittel, Flughöhen um 16.000 m und Geschwindigkeiten über 600 km/h zu erreichen.

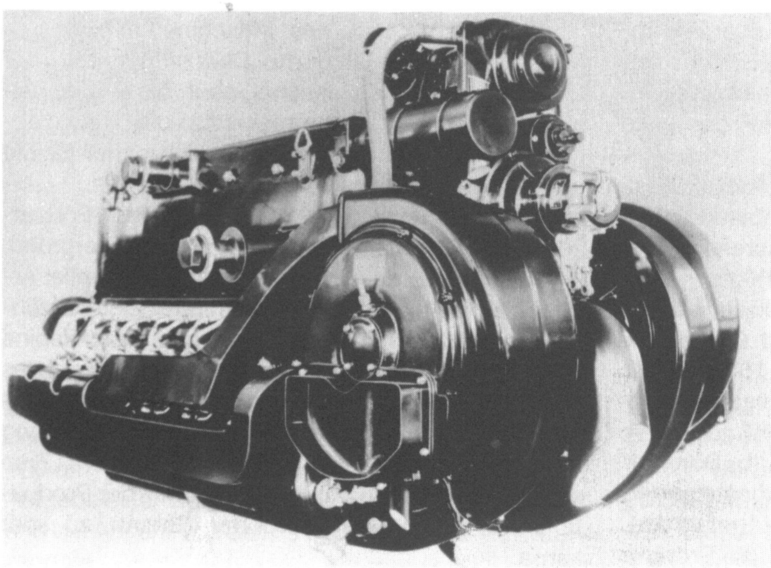
Es blieb bei weniger als zehn mit der Höhenzentrale ausgerüsteter Dornier- und Henschel-Versuchsmuster.

Unter Vorsitz von Generalfeldmarschall Milch fand am 12. 1. 1943 noch eine Aussprache über die Höhenflugzeuge Do 217 und Hs 130 statt. Man glaubte, die Do 217 M-4 für Höhenangriffe mit

Das lange Zeit wichtigste Konkurrenzmuster der Do 217 P, die gleichfalls mit einer Höhenladerzentrale bestückten Hs 130 E-0. Hier die CF+0Z, die am 5. 09. 1944 durch einen Tiefangriff bei DB zerstört wurde.



Zeichnung der Do 217 P-1 vom 22. 05. 1941 mit großem Rettungsschirm.



Das Höhentriebwerk DB 621 mit TK 9-Abgasturbolader entstand 1941 aus dem DB 601 T.

PC 1400 -X-Lenkbomben bereits in wenigen Monaten, wenn auch in geringer Stückzahl, zur Verfügung zu haben.

Bei Einsätzen in 10.000 bis 11.000 m Höhe sollten die Besatzungen wesentlich sicherer ihren Auftrag erfüllen können, als in den sonst üblichen Angriffshöhen.

Einzig und allein in der Bereitstellung der für diese Planung notwendigen TK 9 hatten sich die Vertreter von RLM und der Industrie nachhaltig getäuscht.

Zwar ergab die inzwischen in einer He 111 mit, Jumo 211 und TK 11 durchgeführte Mustererprobung, daß es praktisch möglich war, Ziele in Mittelengland mit 1000 kg Abwurflast in einer Flughöhe von 10.000 m zu erreichen. Allein die hohe Störanfälligkeit des TK 11 bereitete zunehmend Sorge.

Nachdem sich Hitler überraschend in die Entwicklung eingeschaltet hatte und indirekt auf das RLM einwirkte, »unter allen Umständen die Schaffung von Höhenkampfflugzeugen voranzutreiben«, schien das Technische Amt die Höhentriebwerksentwicklung in Form von Sondermotoren wieder zu forcieren.

Weniger gefragt waren von nun an die Höhenladerzentrale sowie alle Ausführungen des Abgasturboladers.

Wie erwähnt, mußten die Einsätze der Ju 86-Aufklärer und Störkampfflugzeuge nach kurzer Zeit abgebrochen werden, da die Entwicklung englischer Höhenjäger schneller als von deutscher Seite erwartet fortschritt und den Einsatz über den Britischen Inseln nicht mehr zuließ.

Aus diesem Grund hatte man im Oktober 1942 auch die Do 217 mit BMW 801 D-Triebwerken zugunsten der Ju 88 D-6 mit BMW-Motoren und zusätzlicher Leistungssteigerung (GM 1) gestrichen. Im Dezember 1942 flogen die ersten dieser schnellen Aufklärer probeweise über England. Obwohl die Besatzungen des Kommandos Rowehl 585 km/h in 11.500 m Höhe erreichten, gaben mehrfache Störungen der GM 1 auf Dauer ernsten Anlaß zur Klage.

Günstigere Prognosen versprach ab Sommer 1943 der Einbau des neuen, leistungsgesteigerten BMW 801 TM. Um den Anlauf nicht zu gefährden, ordnete GFM Milch nachdrücklich an, die Produktion des bisher so stark befürworteten BMW 801 J bereits im Nullserienbereich größtenteils zu stornieren.

Die bislang hergestellten BMW 801 J sollten außer bei der Ju 88 D-6 nunmehr vordringlich bei der Ju 88 L-0, einem schnellen Aufklärer, eingebaut werden. Dem letzteren Muster wies der Generalluftzeugmeister die Funktion eines Behelfshöhenkampfflugzeugs zu, bis eine abschließende Entscheidung über die eigentlich vorgesehenen Höhenbomber Do 217 P-1 oder der Hs 130 E-1 gefällt war.

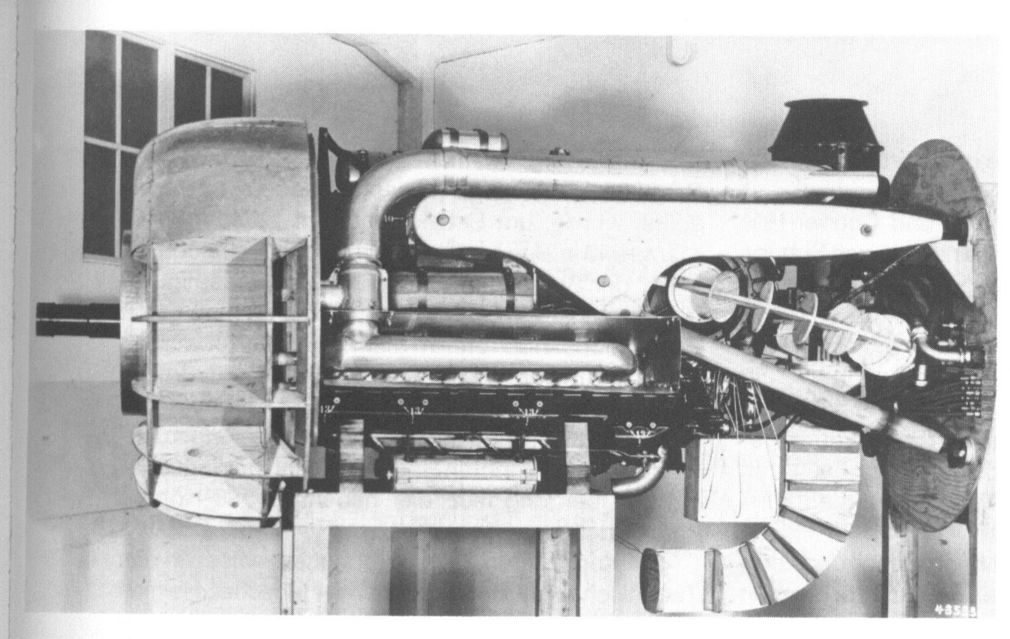
Doch schon im Juli 1943 wich das Technische Amt bereits wieder von der Ju 188 L-0 mit zwei BMW 801 J ab und verfügte den Einbau der BMW-Motore in die modernere Ju 388.

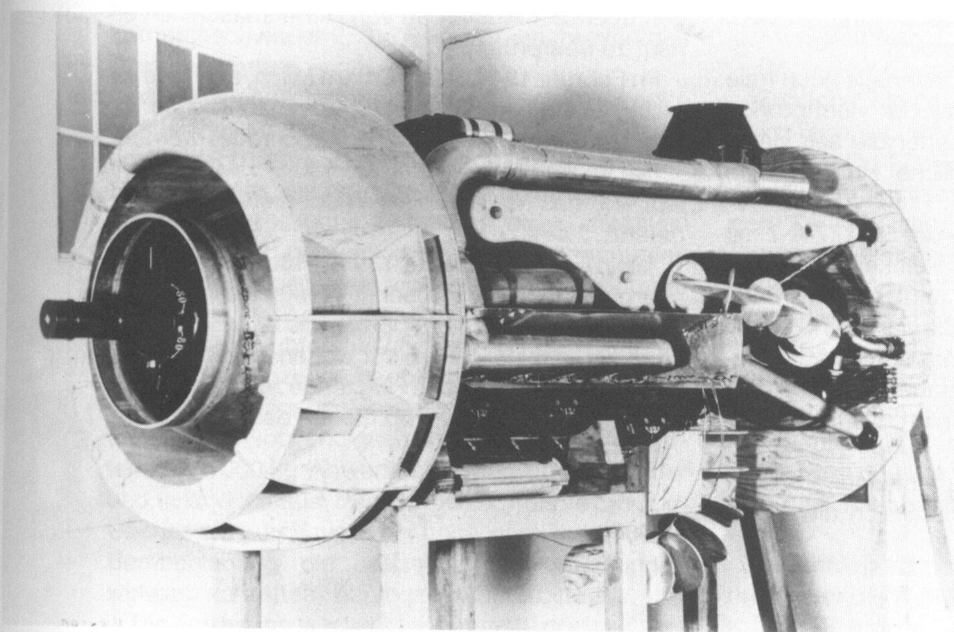
Schon am 6. November 1942 endete das auf der Ju 86 aufbauende Nachfolgeprogramm mit der Projektbezeichnung Ju 186, eines Höhenkampfflugzeugs mit vier Einzeltriebwerken, um die Verwendung einer Höhenladerzentrale zu vermeiden.

Vorangegangen war eine heftige Aussprache, an welcher neben GFM Milch, Oberstleutnant i.G. Pasewaldt, Stabsingenieur Friebel und Oberst Rowehl teilnahmen.

Anwesend war auch Oberstleutnant Petersen, der noch immer die Ansicht vertrat, daß neben der Ju 186 die Erprobung aller Maschinen mit HZ nicht unterbrochen werden dürfte. Dem entgegnete Friebel, daß weder die Henschel, noch die Dornier leistungsmäßig für den Kampfeinsatz vollkommen abgesichert erschienen. Er sprach sich daher für die eher konventionelle Junkers-Maschine aus.

Für Oberst Rowehl stand naturgemäß die Fortsetzung der Fernaufklärungseinsätze im Vordergrund. Neben der bedingungslosen Konzentration aller Arbeiten auf dem Höhensektor, schlug er eine Ausführung der Ju 88 mit BMW 801 J und Druckkabine vor. Dieses Flugzeug sollte dann bis zum Anlauf des endgültigen Höhenkampfflugzeugs die Lücke füllen. Oberstleutnant Pasewaldt gab seiner Meinung Ausdruck, neben der Ju 186 auch die Do 217 so schnell wie möglich abzusetzen, zumal der Produktionsanlauf für den geforderten Einsatz zu spät käme.





Das mit TK 15 geplante DB 603 U, welches hier als Attrappe dargestellt und bei der Do 217 M Verwendung finden sollte. Man rechnete mit einer Leistung von 1810 PS in 13 000 m Flughöhe.

Am Ende des Gesprächs stellte Erhard Milch außer der gesamten Ju 186-Entwicklung auch die beiden Do 217 JP-Serienausführungen mit 67- und 100 qm-Tragwerk ein. Der nächste Schritt war die Aufgabe einer viermotorigen Ausführung der Ju 188 und die Abkehr von der Hs 130 E-1 mit Höhenladerzentrale.

Die folgende Erörterung in Sachen Höhenflugzeuge brachte am 20. 8. 1943 die endgültige Weichenstellung: Den neuen Entwicklungsschwerpunkt würden die drei Grundausführungen der Ju 388 bilden, die als Höhenbomber, – aufklärer und -nachtjäger herauskommen sollten.

Die Vertreter des Technischen Amtes, der Waf-

fengenerale, des Kommandos der Erprobungsstelle und Oberst Rowehl stimmten wohlwollend zu.

Dennoch waren die Henschel- und Dornier-Höhenkampfflugzeuge längst noch nicht in den Schubfächern des RLM verschwunden. Am 7. Dezember 1943 brachte Oberstleutnant Knemeyer beide Flugzeuge mit Höhenladerzentrale noch einmal ins Gespräch.

Obwohl die Anzahl der Versuchsmuster nach mehreren Ausfällen inzwischen zusammengeschrumpft war, sollten die restlichen zu Tests mit neuen Höhenmotoren und Abgasturboladern verwandt werden.

Der künftige Einsatz als Höhenbomber und -aufklärer fiele dagegen der Do 388 K und L zu, die man außer mit dem BMW 801 J, auch mit dem lange erwarteten Jumo 222 A/B und dessen Höhenversion, dem Jumo 222 E/F, ausrüsten wollte.

Nur für den Fall, daß es darüberhinaus noch freie Fertigungskapazität gäbe, sollte der viermotorige Großbomber, die Ju 488 oder aber die seit vielen Jahren in Entwicklung befindliche He 274, vom Band laufen.

Aus den Höhenbombern, wie der He 177 A-7 mit ihren vier DB 603, entstand bei Heinkel folgerichtig die Ausführungen He 177 B-5 und B-7. Am Ende ging daraus die He 277 hervor, die vier BMW 801 erhalten sollte. Das Endprodukt, das schwere Höhenkampfflugzeug He 274, wurde daneben auf der Basis der He 177 seit 1942 konzipiert. Nachdem Anfang 1943 die Konstruktionsarbeiten – bis auf die Kanzel, die Triebwerks- und Waffenanlage – an Farman übergeben wurde, schleppte sich die Aktion nur noch langsam voran.

Einzig und allein die Triebwerksanlage, die aus DB 605 und TK 11 B-Abgasturboladern bestehen sollte, wurde, um Entwicklungszeit zu sparen, ab März 1943 in eine bereitgestellte Do 217 eingebaut.

Mit der Serienreife der He 274 war vorläufig genau so wenig zu rechnen, wie bei der Ju 488, deren Produktionsanlauf erst im Mai 1945 erwartet wurde.

Generalmajor Vorwald proklamierte mit grundsätzlichem Einverständnis von GFM Milch im Dezember 1943 angesichts des Entwicklungsrückstands aller genannten Baumuster den bedingungslosen Übergang auf die neuen Ju 388-Höhenkampfflugzeuge.

Um Kapazitäten neu zu schaffen, wies er das Technische Amt an, die noch mit Henschel, Heinkel und Dornier bestehenden Verträge und Anweisungen über den Musterbau von Höhenmaschinen erneut zu überprüfen.

Im Februar 1944 befahl Erhard Milch, auch alle Arbeiten an der Hs 130 unverzüglich abzubrechen. Ein Großteil der Hs 130 C mußte verschrottet werden.

Die im Bau befindlichen Hs 130 E-1 wurden zerlegt und das Material einer Wiederverwendung zugeführt.

Allein eine flugklare Hs 130 E-0 stellte man zur Sicherheit auf einem Henschel-Werksplatz ab.

Im März traf auch bei Dornier die endgültige Weisung ein, die Nullserie nicht weiterlaufen zu lassen bzw. bereits begonnene Flugzeuge zu verschrotten.

Der Ju 388 gehörte von nun an das Feld.

DIE JAGD NACH DEM BOMBER B

Im Juli 1939 schrieb das Technische Amt des Reichsluftfahrtministeriums bereits das Nachfolgemuster für die zweite Kampfflugzeuggeneration aus.

Die Ju 88 V1 war am 21. 12. 1936 gerade zu ihrem Erstflug gestartet. Die Ausrüstung einer ersten Kampfgruppe erfolgte dann im Spätsommer 1939 mit Lieferungen von Ju 88 A-0 an die I./KG 30. Vorher, ab Frühjahr 1937, lief kurzfristig die Ju 86 als Interimslösung, bis schließlich auf die Do 17 und He 111 übergegangen wurde.

Die Masse der deutschen Kampfverbände, so die KG 4, 26, 27, 51 bis 55 flogen den Heinkel-, die Kampfgeschwader 2, 3, 76 und 77 einstweilen den Dornier-Bomber.

Mit dieser Ausstattung ging die Luftwaffe ins erste Kriegsjahr. Mochten die Leistungen der He 111 noch für eng begrenzte »Blitzkriege« ausreichen, zur Führung eines weiträumigen Luftkriegs über große Entfernungen – unter Mitnahme einer effektiven Bombenlast – aber fehlten die dringend benötigten Einsatzmaschinen. Der viermotorige Großbomber war bereits 1937 der taktischen Idee einer unmittelbaren Heeresunterstützung durch sturzkampffähige Kampfflugzeuge geopfert worden.

Kurz vor Kriegsbeginn stattgefundene Planspiele ergaben die Notwendigkeit, einen Bomber zu schaffen, der 1000 kg Abwurflasten weit über Gibraltar und Island hinaus transportieren konnte und im Überlastfall durchaus in der Lage wäre, mit 3000 kg Bombenladung die britischen Seeverbindungen wirksam zu treffen, sie sogar zu unterbinden.

Die Forderung war leicht aufgestellt, doch schwer zu erfüllen. Es galt, einen mittelschweren Bomber mit den Leistungen eines Langstreckenflugzeugs zu schaffen.

Im Juni 1940 entstand bei der Konstruktionabteilung im Dornier-Stammwerk, in Anlehnung an die Do 217, daher ein Kampfflugzeug mit Druckkabine und verbesserter Triebwerksanlage. Man dachte hinsichtlich des mit Do 317 bezeichneten Baumustern vornehmlich an spätere BMW 801 – oder aber leistungsstärkere DB 606-Flugmotoren.

Wie Dornier warteten alle übrigen Bewerber für den Bomber B vor geschlossenen Türen, denn im Grunde stand und fiel die gesamte Ausschreibung mit der Bereitstellung kraftvoller Triebwerke, mit denen die gewünschten Leistungsvorgaben zu erfüllen waren.

Aber die Entwicklung der schweren Flugmotore schritt nur langsam voran. Die Zellenentwicklung eilte voraus, und es schien, als hätten Sachbearbeiter im RLM vergessen, daß die Realisierung ehrgeiziger Motorenprojekte nicht nach dem Terminkalender möglich war.

Doch davon später.

Zunächst einmal gingen – wie gewünscht – 1940 beim Technischen Amt vier Vorschläge für die Ablösung von Do 17, He 111 und Ju 88 ein. Neben der reichlich futuristischen Arado E 340, der aufwendigen Fw 191, dem abwandlungsfähigen Junkers-Entwurf 288, stand die handwerklich solide Do 317.

Beginnen wir mit dem vom Juli 1939 datierenden Arado-Entwurf. Die 19,15 m lange Maschine sollte eine Spannweite von 23,00 m besitzen und wie vom Technischen Amt gewünscht, voll sturzflugfähig sein. Erfüllt wurden auch die Vorgaben nach einer Reichweite von 3600 km und einer Dauergeschwindigkeit von 600 km/h in 7000 m Flughöhe. Auch war Raum für die Mitführung von bis zu 6000 kg Bomben.

Als Antrieb für die E 340 wählten die Planer alternativ zwei BMW 802, DB 604 oder Jumo 222.

Das Besondere des Arado-Projekts waren die beiden freitragenden Leitwerksträger, an deren Enden jeweils ein Waffenstand unterzubringen war. Weitere Defensiv-Positionen befanden sich am Heck des Rumpfes sowie zwei kampfstarke Zwillingsstände mit bis zu zwei 20 mm-Waffen auf der Rumpfober- und -unterseite.

Dem Generalluftzeugmeister und den Sachbearbeitern im Ministerium schien die Arado E 340 je-

Die Ju 288 V2 (D-ABWP) und der Ju 88 V16 (D-ACAR) in Dessau.

Das erste Versuchsmuster der Fw 191, für die ebenfalls nur BMW 801-Triebwerke zur Verfügung standen.



denfalls von Anfang an nicht gefallen zu haben. Als im Herbst 1940 die Aufträge für erste Musterflugzeuge erteilt wurden, fand sich die Arado nicht darunter.

Dagegen sollten von der Fw 191, der Ju 288 und der Do 317 jeweils zwei Versuchsmuster – vorbehaltlich einer vorangehenden Attrappenbesichtigung – schnellstmöglich entstehen und die Grunderprobung aufnehmen.

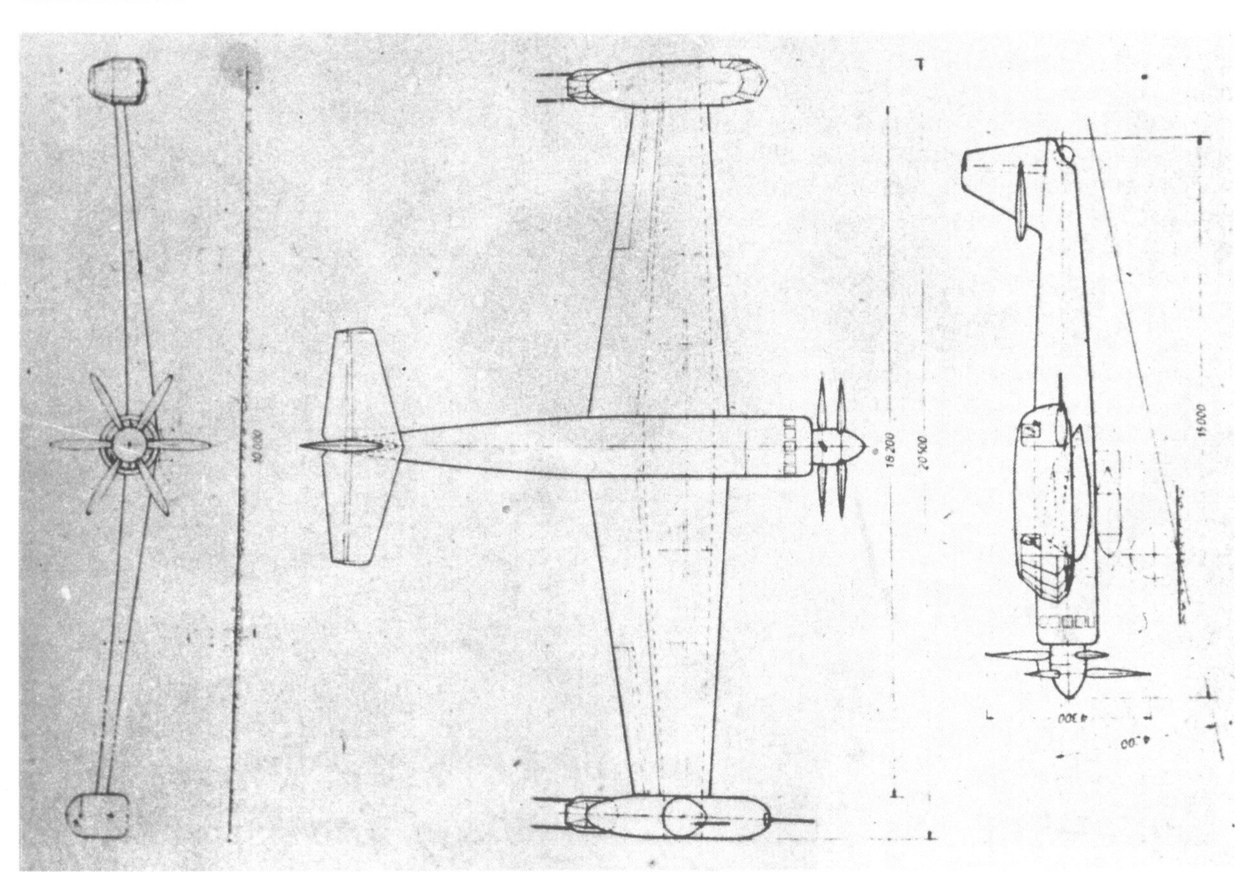
Die Fw 191 galt als zweiter Konkurrent des Dornier-Projekts. Es war geplant, den Focke-Wulf-Bomber entweder mit zwei Jumo 222 C/D oder aber zwei DB 610 A/B mit 2950 PS anzutreiben. Die rechnerische Höchstgeschwindigkeit lag in knapp 7000 m Einsatzhöhe zwischen 600 und 620 km/h, die Gipfelhöhe zwischen 10100 und 10300 m. Bei einem Höchstfluggewicht von 26650 kg belief sich der Anteil der militärischen Abwurflast auf 6000 kg. Außer den gängigen Bombenkalibern ließ die Waffenanlage auch die Mitführung von vier Lufttorpedos des Typs LT 1500 zu.

Die 19,63 m lange Maschine hatte eine Spannweite von 26,00 m und besaß eine wirkungsvolle Defensivbewaffnung, die aus zwei MG 151 Zwillingsdrehlafetten, je einem MG 151 im Bug und Heck sowie kleine ferngesteuerte MG 81 Z-Stände auf den Koni der Triebwerks-/Fahrwerksverkleidung.

Die Baubeschreibung vom 16. 5. 1940 wies die Fw 191 als viersitziges Kampfflugzeug und als Fernaufklärer mit einer aus den Reihenbildgeräten Rb 50/30, 20/30 oder 75/30 bestehenden LB-Anlage aus. Für arge Verzögerungen im Entwicklungsablauf sorgten die ausbleibenden Triebwerke genauso wie die Elektroantriebe, welche viele der sonst hydraulisch wahrgenommenen Funktionen erfüllten.

Bis September 1940 rechneten die Statiker noch die diversen Lastfälle der ersten Versuchsmuster durch. Vorschläge anderer Varianten waren wegen der Triebwerkslage nicht angebracht, nicht einmal mit dem DB 603, dessen Entwicklung noch nicht

Ein weiterer Teilnehmer der Ausschreibung, die Blohm & Voss BV P 163 mit BMW 803-Motoren und gegenläufigen Luftschrauben.



weit fortgeschritten war.

Als einziger Ausweg blieb wie so oft der BMW 801.

Dennoch laborierte die Konstruktionsabteilung im Winter 1941 bereits an der Fw 191 V13 mit mehrrohrigen Waffenständen unterschiedlicher Auslegung und dem Projekt Fw 191 X13. Dieses bestand in einer Ersatzlösung für den Fall, daß auch die ferngesteuerten Waffenanlagen unklar blieben. Man kehrte wieder zu handbedienten MG 131 zurück. Ein vom 20. 4. 1940 datierter Entwurf sah zusätzlich einen bemannten Drehturm in der Rumpfmitte vor; die Hecklafette fiel in diesem Falle weg.

Erst im Frühjahr 1942 flog Dipl.-Ing. Mehlhorn die Fw 191 V1, die man inzwischen mit zwei BMW 801 MA versehen hatte. Nur das sechste Versmuster erhielt schließlich die immer wieder gewünschten Jumo 222-Reihensternmotore.

Nachdem die Fw 191 infolge ihrer zu komplizierten Ausrüstung immer mehr ins Abseits geriet, erwies sich die Ju 288 als gefährlicher Konkurrenzentwurf für die Do 317.

Der aus Dessau eingereichte Bomber sah wie alle übrigen Bewerber leistungsstarke Jumo 222 vor, die mit Recht als äußerst günstige Triebwerkseinbauten galten, da man sich neben einer neuartigen Luftführung einer durchdachten Abgasableitung bediente. Ein besonderes Plus aber war der geringe Motorendurchmesser, der hervorragende Einbauperspektiven bot.

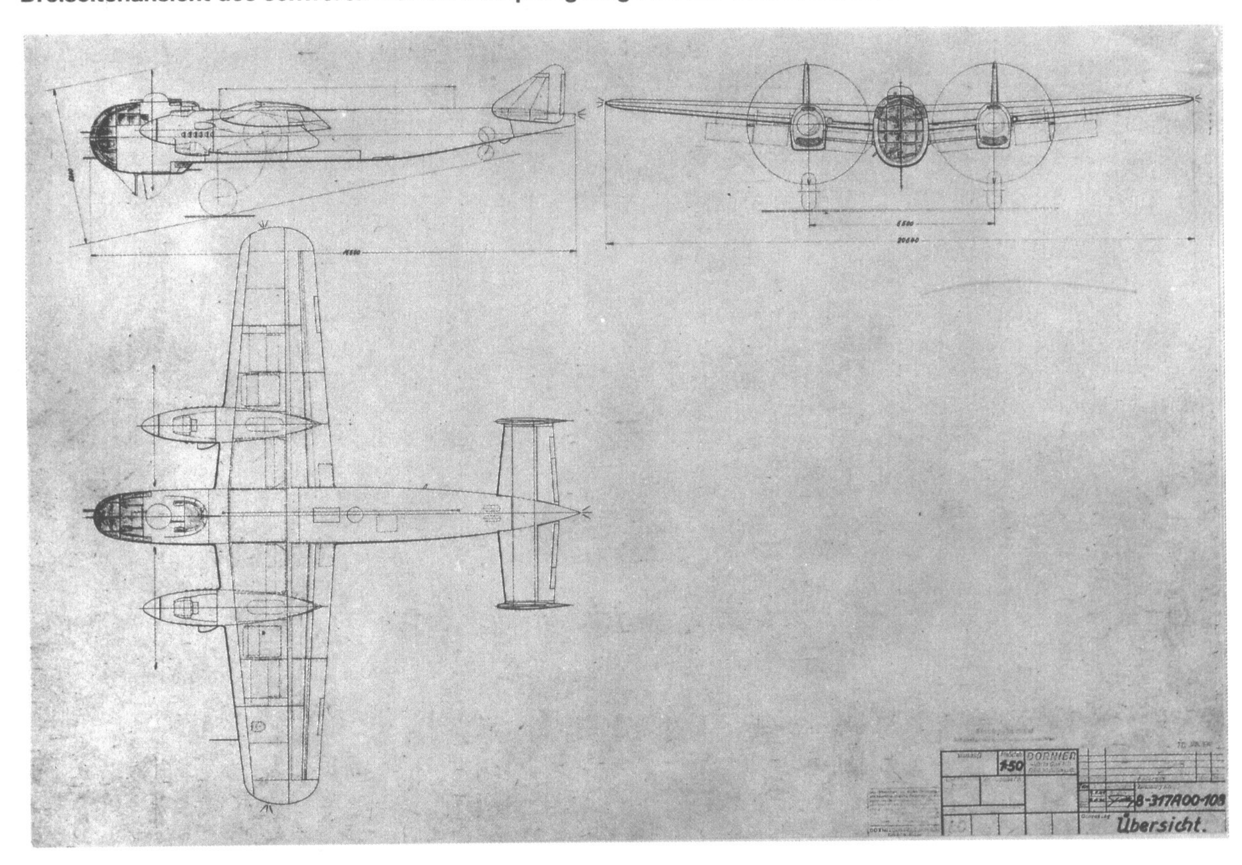
Die erste Ju 288-Versuchsmaschine sollte damit bis Oktober, zwei weitere bis Dezember 1940 flugklar werden.

Die Serie, so die optimistische Junkers-Planung, würde bereits ab Januar 1942 anlaufen.

Alternativ wurde noch eine zweite Variante mit Jumo 223-Triebwerken von 2500 PS Startleistung und einer Höchstgeschwindigkeit von 650 km/h in 8000 m Flughöhe ins Auge gefaßt. Wegen des günstigeren Schußfeldes ließ sich die Ju 288 mit doppeltem Seitenleitwerk eher als mit Zentralleitwerk befürworten.

Bis Mai 1940 konnte Junkers die vollständige Kabinen- und Bewaffnungsattrappe erstellen. In den

Dreiseitenansicht des schweren Dornier Kampfflugzeugs Do 317 vom 9. 01. 1941.



letzten Maitagen wurde diese von Vertretern des Reichsluftfahrtministeriums besichtigt und der Entwurf für den einstweiligen Musterbau freigegeben. Es handelte sich dabei um die Realisierung der Ju 288 A, die von einem Jumo 222 der ersten Entwicklungsstufe mit nur 2000 PS Startleistung angetrieben werden sollte.

Infolge ausbleibender Jumo-Triebwerke mußte auch das erste Ju 288-Versuchsmuster mit BMW 801 bestückt werden. Der Erstflug der Ju 288 V1 (D-AACS) fand am 29. 11. 1940 statt, doch schon am 2. März des nächsten Jahres ging das Flugzeug durch Brand verloren. Im April 1941 folgten die zweite und dritte Erprobungsmaschine. Während die erste Ju 288 bereits das Stadium der Endmontage erreicht hatte, fanden bei Dornier die Besichtigungen der Do 317 A-Attrappe statt:

So trafen am 17. Oktober 1940 zahlreiche Mitarbeiter des RLM, der E-Stellen Rechlin und Tarnewitz in Friedrichshafen ein, um besonders den Besatzungsraum auf seine Funktionalität zu begutachten.

Besondere Bedeutung kam dabei der Defensivbewaffnung zu. Neben dem A-Stand waren auch alle übrigen Postitionen mit je einem MG 131 ausgerüstet. Infolge der durch die Firma Rheinmetall-Borsig verursachten Entwicklungsverzögerungen hinsichtlich des HD 131 in Form eines Deckstands, dessen Funktionsattrappe erst im November im Flug getestet werden sollte, blieb es einstweilen bei der reduzierten MG 131-Waffenanlage. Als Starrwaffe propagierte Dornier ein MG 151/20 mit einem Munitionsvorrat von 250 Schuß. Die vorgeschlagene Lösung beim Lotfe-Zielgerät und dem Notzug für die mitzuführenden Abwurflasten wurde gleichfalls ohne Einschränkung vom Technischen Amt akzeptiert.

Die Bombenanlage, die im Grunde auf dem Abwurflastenschacht der Do 217 E-2 aufbaute, wurde in der Attrappe nur im Ansatz vorgestellt, was zu dem Wunsch des RLM nach dem Bau einer Beladeattrappe führte. Man war sich jedoch schon einig, daß alle gängigen Bomben bis zur SC 1000 ohne jede Änderung mitgeführt werden könnten. Als Außenlasten schlug Dornier zwei ETC 2000 vor. Von der Mitführung von LTs wurde Abstand genommen, da hierfür Spezialflugzeuge produziert werden sollten.

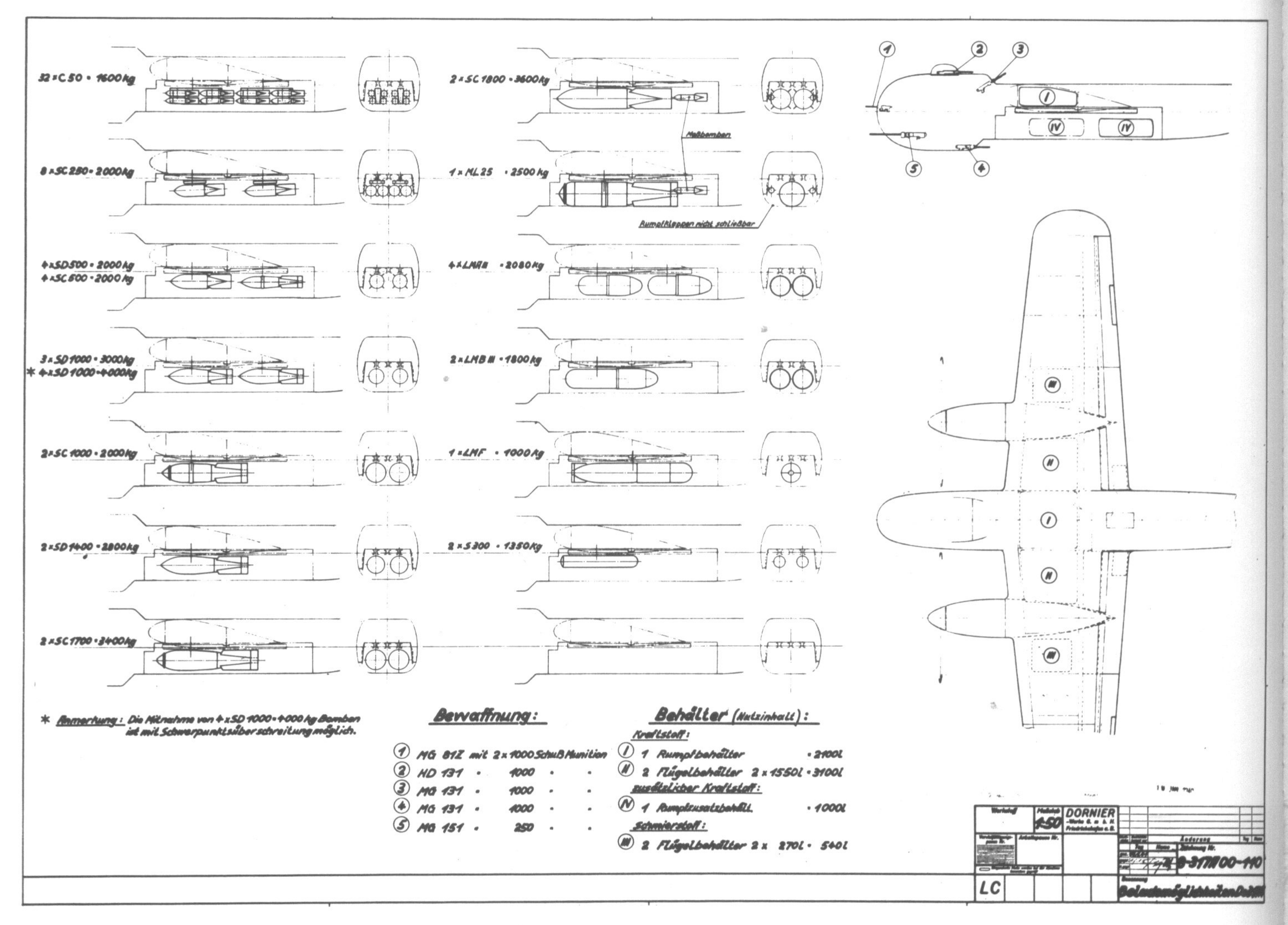
Die Bordfunkanlage gliederte sich in die Geräte FuG X, FuG 16, FuG 25, FuBl.1-Anlage mit Kurssteuerungsaufschaltung sowie vom Bordfunker handbedientem PeilG 6.

Schon am 22. und 23. Oktober 1940 wurde die Attrappenbesichtigung fortgesetzt. Nachdem die Waffenanlage abgehandelt war und nur noch wenige Details zur Klärung anstanden, befaßten sich die Spezialisten besonders mit der Kabinenausgestaltung, wobei man Wert auf die Blindfluginstrumentierung, die Sauerstoffanlage sowie auf die seitlichen Bedienungsbänke und die Hilfssteuerung legte. Nur unwesentliche Verbesserungen der vom Werk vorgeschlagenen Einrichtung waren notwendig.

Wie bei der Fw 191 und der Ju 288 dachte man auch in Friedrichshafen sogleich an die Verwendung von Triebwerken der zweiten Generation, wobei das Schwergewicht auf leistungsstarken Sternmotoren lag.

Zur Wahl standen neben dem Jumo 222 der DB 604 und der BMW 802. Die Entwicklung des BMW 18-Zylinder-Doppelsternmotors begann bereits im Jahre 1939. Die gesamten Arbeiten wurden am 28. 1. 1941 nach Frankreich abgegeben, wo im Frühjahr 1941 ein erstes Triebwerk zum Laufen kam, zwei weitere befanden sich in Montage. Eine geringe Zahl von Versuchsstücken erbrachte während der Prüfstandsläufe immerhin 2450 PS Leistung. Wegen technischer Probleme wurde im Sommer 1942 die Gesamtentwicklung eingestellt. Im September kam auch für den 24-Zylinder Sternmotor DB 604 das Aus. Die Entwicklung mußte wegen der vordringlich zu bearbeitenden DB 603 und DB 605 aufgegeben werden.

Große Erwartungen setzte das RLM auch in die Entwicklung des schweren Jumo 222, einer 24-Zylinder-Reihensternmotors mit Wasser/Glykol-Kühlung und einem Trockengewicht von etwa 1100 kg. Seit dem im Mai 1937 erteilten Entwicklungsauftrag zogen sich die Herstellung und die praktische Erprobung schier endlos hin. Probleme mit Kurbel-



Belademöglichkeiten bei der Do 317 A mit allen damals gängigen Abwurflasten.

welle und Pleuel mußten zwangsläufig zu einer weitgehenden konstruktiven Verbesserung des Triebwerks führen. Ein erstes verbessertes Jumo 222 lief am 10. 8. 1940. Die damit erreichten Resultate führten zur durchweg positiven Prognose von Junkers-Direktor Cambeis, der einen Serienanlauf nun schon ab 1943 in greifbarer Nähe sah.

Im Dezember 1940 befanden sich neben der Do 317 mit Jumo 222 noch zwei Ausführungen mit DB 603-Antrieb bei Dornier in Arbeit und wurden Anfang 1941 dem Technischen Amt in Berlin vorgelegt. Nach diesen Projekten ohne Druckkabine folgte die Do 317 B mit mehrsitziger Höhenkammer und vergrößerter Fläche.

Den vorläufigen Entwicklungsabschluß bildete eine Do 317 mit Jumo 222-Motorenanlage und verbesserter Defensivbewaffnung. Wie bei der Do 217 K und M sollte ein MG 81 Z mit 2000 Schuß Munitionsvorrat als Bugstand zum Einbau gelangen. Zusätzlich befand sich ein starr eingebautes MG 151/20 zur Bodenzielbekämpfung im vorderen Bugraum. Die beiden B-Stände waren mit je einem MG 131 armiert, eine weitere 13 mm-Waffe sicherte den rückwärtigen Luftraum vom C-Stand aus.

Das erste Versuchsmuster der Do 317 mit DB 603-Triebwerken und dreieckigen Seitenleitwerken.

Front- und Rückansicht der Do 317 V1 (VK+IY) während der Werkserprobung.

Im Gegensatz zur Do 217 besaß die Do 317 einen vergrößerten Bombenschacht im modifizierten Rumpf, der für die Mitnahme von vier SC 1000 oder acht SC 500 ausgelegt war. Darüberhinaus konnten alle gängigen Bombenkaliber oder aber vier Bombenschüttbehälter des Typs BSB 700 im Rumpf eingehängt werden.

Die Do 317 B hatte eine nochmals verstärkte Abwehrbewaffnung. So dachten die Friedrichshafener Planer an einen MG 131 Z-Drehturm im mittleren Rumpfteil sowie ein MG 151 I im Hecksteiß. Abwurfwaffenmäßig sollte die B-Ausführung vier SC 1400 bzw. zwei SC 1800 oder eine SC 2500 aufnehmen können. Außerdem bestand die Möglichkeit, auch drei Luftminen LMB zu laden. Die beiden Flächen-ETC waren für Abwurflasten bis zu 1800 kg bzw. für je einen Lufttorpedo ausgelegt.

In der Konstruktion waren zudem drei Do 317-Ausführungen als Höhenbomber mit Druckkabine, von welchen eine Abart ein Zentralleitwerk aufwies. Gleichzeitig arbeitete man an dem Höhenkampfflugzeug mit DB 606-Motoren und Luftschrauben von 4,6 m Durchmesser. Das Leitwerk sollte aus Gründen einer vereinfachten Fertigung von der Do 217 übernommen werden. Die Waffenanlage bestand aus drei Drehlafetten, armiert mit jeweils einem MG 131 Z, sowie einem MG 151 in einem fernbedienten FLH 151-Heckstand.

Der Schutz gegen feindliche Jäger schien damit gewährleistet.

Zur Steigerung der Höhenleistung wollte man die Spannweite weiter vergrößern und die Flügelfläche auf 75 qm^2 erhöhen.

Als Ausweichlösung konstruierte Dornier eine Do 317 mit zwei BMW 801, Druckkabine und reduzierter Defensivbewaffnung, welche nur noch aus je einem Drehturm auf der Kanzelober- und -unterseite sowie einer ferngesteuerten Hecklafette bestand.

Im Gegensatz zu den endgültig vorgesehenen Versionen sollte das Projekt noch das Normalleitwerk der Do 217 E erhalten. Trotz der Bewältigung aller konstruktiver Probleme blieben diese fortschrittlichen Kampfflugzeug-Entwürfe Stückwerk, solange die avisierten Triebwerke ausblieben.

Selbst im Sommer 1941 war keine Lösung in Sicht.

Und dies zu einer Zeit, als Udet daran dachte, die Produktion der meisten Mittelstreckenbomber – mit Ausnahme der Do 217 – auslaufen zu lassen oder gar vorzeitig einzustellen. Schon seit Mai hatte man auf die Entscheidung, welcher der neuen B-Bomber nun in Serie gehen würde, vergeblich gewartet.

Über mehrere Jahre hinweg sollte es dabei bleiben!

Das Rennen zwischen Do 317, Fw 191 und Ju 288 brachte keinen Sieger hervor.

Es erwies sich, daß der neue Bomber nicht wie vorgesehen noch 1942 die Serienproduktion erreichen würde, sondern daß die Truppe aller Voraussicht nach bis 1944 auf die B-Kampfflugzeuge warten würde.

Die Forderung des Reichsluftfahrtministeriums nach Sturzflugtauglichkeit beim Bomber B blokkierte viermotorige Entwürfe und ließ eine Lösung nur in Form des mittelschweren Kampfflugzeugs zu. Effektivere Lösungen wie etwa die He 177 A-7 bis hin zur He 177 B-7 und He 274 schieden von Anfang an aus.

Der Irrglauben, mit einem leistungsgesteigerten Jumo 211 die nächsten Jahre überbrücken zu können, führte zu einer nur halbherzigen Förderung des Jumo 213.

Der Krieg mit der Sowjetunion sowie die hohen Verluste an allen übrigen Fronten erlaubten keine Experimente und führten zur Weiterproduktion der Standardbomber He 111 und Ju 88. Ohne eine spürbare Änderung der Lage zu bewirken, wurde immer und immer wieder über verbesserte Bomber diskutiert. So auch im August 1941, als der Wunsch der Kampfgeschwader nach besseren Einsatzmustern lauter wurde. Der Generalluftzeugmeister setzte auf Qualität anstatt Quantität.

Inzwischen bleib die Entwicklung der Fw 191 mehr als zehn Monate hinter den vorgegebenen Planungszielen zurück. Bei der Ju 288 hatte es gleichfalls Pannen und Ausfälle gegeben, ähnlich sah es bei der Do 317 aus. Das erste Versuchsmuster hatte bislang noch nicht zum Erstflug angesetzt!

Milch entschied sich deshalb für die Ju 288, die

Front- und Rückansicht der Do 317 V1 (VK+IY) während der Werkserprobung.

nach Werksinformationen ab Januar 1942 vom Band laufen sollte.

Die ständig neuen Forderungen und Wünsche des Luftwaffenführungsstabes sowie die Schwierigkeiten mit dem Jumo 222, dessen Dauerleistungen nicht den Vorgaben des Technischen Amtes entsprachen, ließen dies jedoch objektiv nicht zu.

Ende August 1941 rief Milch daher den Junkers-Generaldirektor, Dr. Coppenberg, und den Technischen Leiter, Herrn Thiedemann, an, um eine verbindliche Auskunft über den wirklichen Anlauf der Ju 288 zu erhalten.

Beide sagten nochmals die Aufnahme der Serienfertigung für 1942 zu, sofern es beim Jumo 222 nicht noch zu unüberwindlichen Schwierigkeiten kommen würde.

Die Angaben waren vage und nicht überzeugend.

Wenige Tage darauf fand daher zwischen Milch und den Junkers-Vertretern ein persönliches Gespräch statt. Auf äußerst energische Vorhaltungen mußte die Werksleitung schließlich ungeschminkt zugeben, daß man die Probleme mit den Zylindern und den Pleuellagern vorläufig nicht beheben konnte.

Professor Mader und Direktor Cambeis blieben allerdings bei der Ansicht Coppenbergs und Thiedemanns, daß Junkers die Serienproduktion ab Juni 1942, möglicherweise mit anderen Triebwerken als dem Jumo 222, am Juni 1942 verantworten könnte.

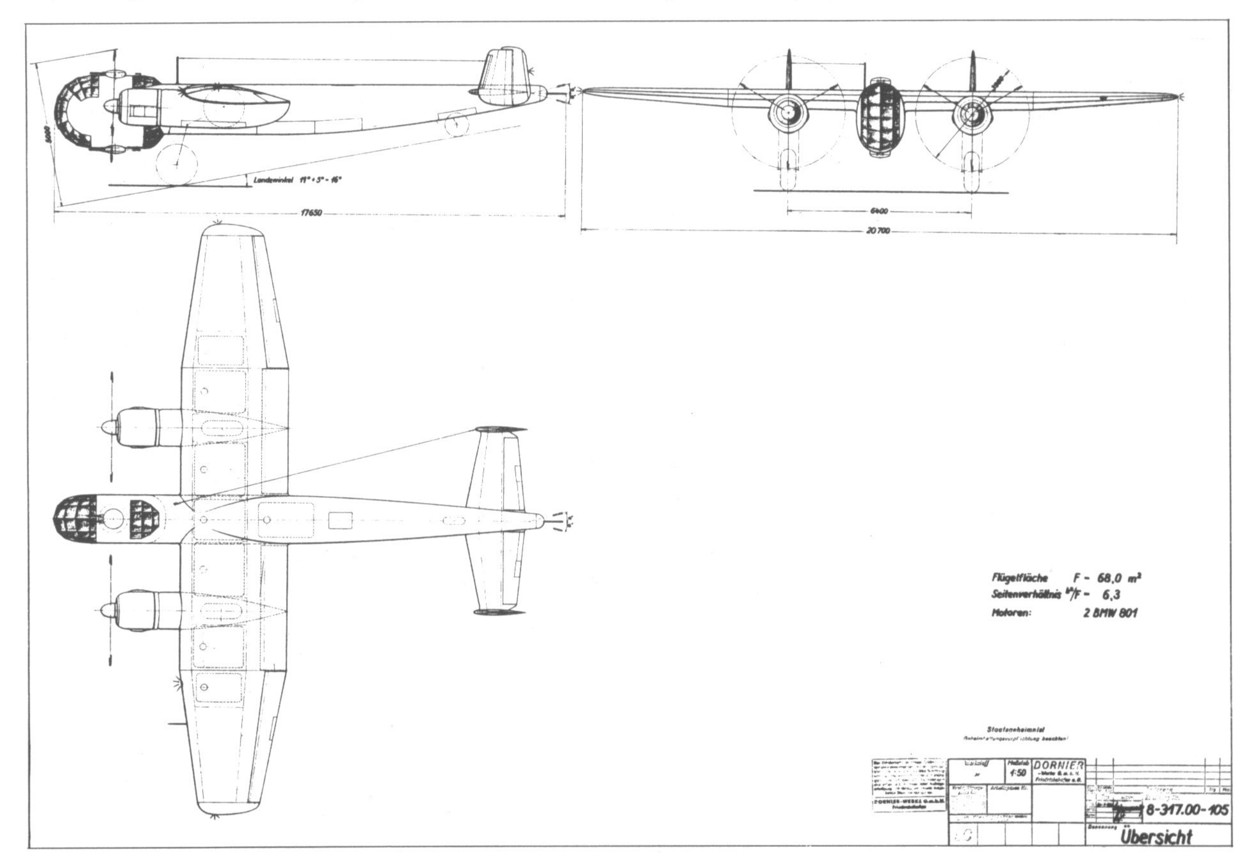
Wirklich zu überzeugen, das gelang beiden nicht.

Beim Vortrag konstatierte Hermann Göring am 6. September 1941 auf dem Reichsjägerhof: Bomber B zurückstellen, der Jumo 222 fällt weg!

Soweit dies die Großserienfertigung betraf, zeigte der Entschluß Görings zumindest auf dem Papier Wirkung. Der Weiterbau der Versuchsmaschinen lief aber uneingeschränkt weiter.

So wurde auch der Bedarfsplan modifiziert. Statt dem Rotstift zum Opfer zu fallen, wurde die Nullserienfertigung aufgestockt, um 36 Jumo 222 für neun Ju 288, 20 für fünf Fw 191 und schließlich noch zwölf Triebwerke für die ersten drei Do 317 parat zu haben. Da man bei Dornier noch nicht so weit war,

Zeichnung der Do 317 mit 68 qm-Fläche und Druckkabine (20. 01. 1940).



wurde verfügt, daß einschließlich von Reserve- und Austauschmotoren möglichst bald Jumo-Versuchstriebwerke für eine Ju 288 bereitzustellen wären. Die Fw 191, die als vordringlich eingestuft wurde, sollte außer den DB 603, DB 606, DB 610 oder vier Jumo 211 J natürlich in erster Linie den schweren Jumo 222 erhalten. Bei Fluggewichten um 21,5 t ergaben sich an rechnerischen Leistungen eine Reichweite von 1800 km mit 6000 kg Bombenlast, bei nur 2000 kg Bomben stieg diese auf bis zu 5200 km. Beim Einsatz über See mit vier LT 1500 lag die Eindringreichweite bei 800 km. Wenige Tage später traf bei Junkers die Weisung ein, zusätzlich 36 Flugmotore des Typs Jumo 222 A/B herzurichten.

Trotz emsiger Aktivitäten und zahlreichen Versuchen zur Verbesserung der Reihen-Sternmotore trat die Serienreife nicht ein. Vorerst flog nur die Ju 288 V5 (BG+GU) am 8. Oktober 1941 erstmals mit zwei Jumo 222.

Alle übrigen Terminvorgaben blieben unhaltbar. Die mit Vorschußlorbeeren bedachte Fw 191 konnte erst im Frühjahr 1942 fertiggestellt werden. Nur hatte der neue Bomber nicht zwei Jumo 222, sondern die wesentlich leistungsschwächeren BMW 801-Triebwerke als Übergangslösung erhalten.

Weder die Leistungen befriedigten, noch war das erste Versuchsmuster im Sinne des Technischen Amtes. Die komplizierte Technik führte später zum Abbruch mehrerer Flugvorhaben.

Mitte Mai 1942 war auch der Generalluftzeugmeister am Ende seiner Geduld.

In endlosen Besprechungen und Krisensitzungen ging es allein darum, aus der verfahrenen Situation noch das Beste zu machen.

Als kurzfristig realisierbare Notlösung kam eine verbesserte Do 217 ins Spiel, die mit der Ju 188, der früheren Ju 88 E, konkurrierte. Grundsätzlich schien sich das neue Kampfflugzeug aus Dessau beim Technischen Amt durchzusetzen, nachdem man die Tragflächenverlängerung dort akzeptiert hatte.

Anstatt aber die relativ leicht zu fertigende Ju 188 endgültig zu befürworten, lenkte das RLM seine Blicke noch immer auf den Bomber B.

Am 10. 12. 1942 teilten die Junkers-Motorenwerke mit, daß mit der geplanten Großserienfertigung des Jumo 222 in Form der verbesserten Ausführung C/D vermutlich erst ab Ende 1944 zu rechnen sei. Von dern ursprünglich drei Triebwerken der Leistungsklasse II, dem Jumo 222, Jumo 213 und DB 603, die alle bereits ab 1943 in Großserien herauskommen sollten, blieb vorläufig nur der mit Kinderkrankheiten behaftete Daimler-Benz-Motor übrig.

An die Antriebe der Klasse III, dem DB 609 und BMW 802, war bezüglich der Serienreife nicht zu denken. So waren es bei Einbaustudien für die Do 217 letztendlich umsonst.

Auch beim BMW 803, dem einzigen Vertreter der Leistungsklasse IV, bestanden ernsthafte Zweifel, ob die Massenproduktion noch vor 1947 (!) beginnen würde.

Obwohl bei allen drei Kampfflugzeugen der B-Ausschreibung bis zum Frühjahr 1943 keine Serienreife eintrat, hatten die Konstruktionsabteilungen ständig neue Entwürfe parat.

So durfte sich das Technische Amt auch mit der Baubeschreibung der Do 317 B befassen, die wie die Ju 288 und Fw 191 zwangsläufig auf DB 610-Triebwerke umkonstruiert worden war.

Doch es dauerte noch Monate, ehe die erste Do 317 überhaupt flugklar wurde. Noch im Juni 1943 arbeiteten die Dornier-Werke in Friedrichshafen an der Endmontage der ersten Mustermaschine.

Erst am 8. September 1943, so vorliegende Werksangaben, hob die Do 317 V1 (VK+IY) zum Erstflug ab.

Doch einen Monat zuvor mußte Dornier auf die Forderung des RLM eingehen, die Do 317 und alle für die Do 317 V2 eingelagerten Teile nebst den in Arbeit befindlichen Vorrichtungen für die Nullserienflugzeuge zu verschrotten. Im RLM reifte daher ein neuer Plan heran. Anläßlich der Amtschefbesprechung vom 9. Juli 1943 setzte sich die Auffassung durch, die Ju 188 in weit stärkerem Maße anlaufen zu lassen und in drei Phasen die Kampfgeschwader der Luftwaffe aufzufrischen.

Die Großserienproduktion sollte mit den Ausführungen Ju 188 A-2, E und F beginnen. Alle drei Versionen besaßen eine mittelschwere Bewaffnung ohne Heckstand. Diesen Flugzeugen, so die Planer, würden Bomber mit fernbedienter Hecklafette und großer Bombenwanne folgen. Den Ju 188 G-2 und H-2 schlossen sich reine Höhenflugzeuge der Typen Ju 188 J, K und L an. Aus ihnen ging später die Ju 388-Serie hervor.

Generalfeldmarschall Milch äußerte sofort im Anschluß auf diese Aufzählung seine begründeten Zweifel, daß die schwerbewaffneten Ju 188 G und H für Tag- und Nachteinsatz gleichermaßen zu langsam wären.

Wegen der gut funktionierenden Feindabwehr über den Britischen Inseln und dem Westen sprach er sich folgerichtig für einen schnellen Nachtbomber mit fernbedientem Heckstand und Rückwärtswarnanlage aus.

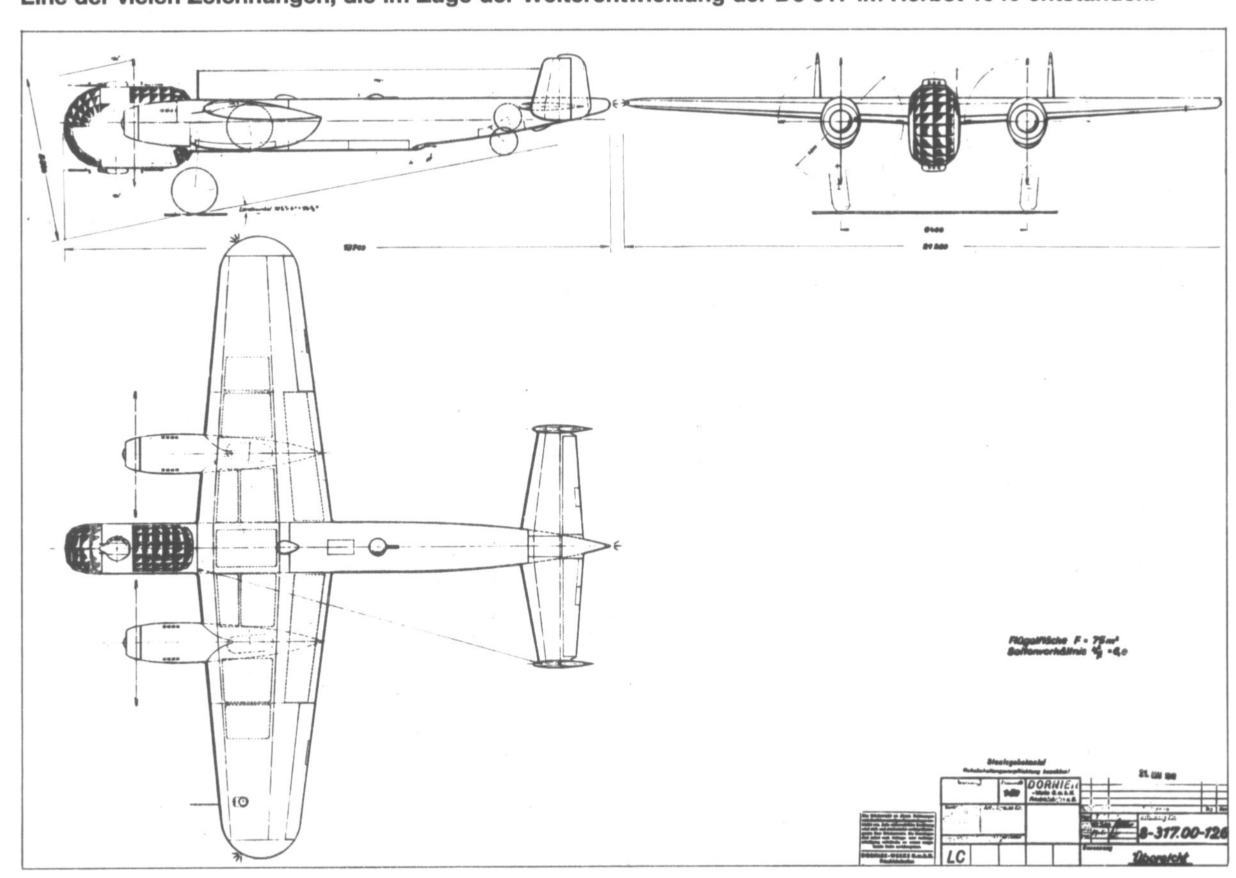
Als Zwischenlösung votierte er für die Ju 188 unter Fortfall des B1-Waffenstandes.

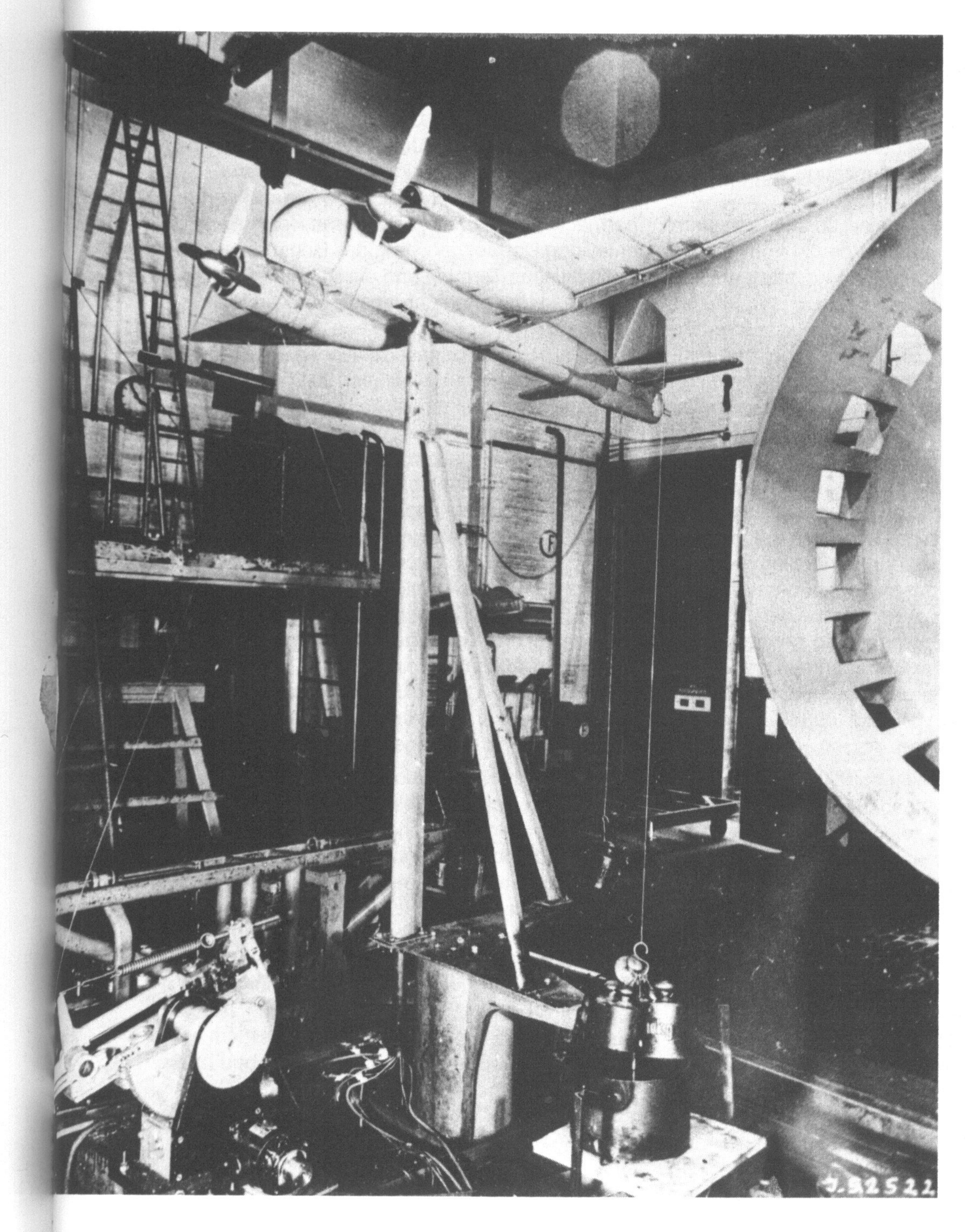
Oberst i.G. Peltz wies ferner darauf hin, daß die Reichweite einer Ju 188 mit großer Bombenwanne und Heckstand zu sehr verringert würde, die Geschwindigkeit noch weiter abnähme und nur durch eine Verringerung der Bombenlast auf lediglich 1000 kg annehmbare Werte zu erreichen wären.

Die Do 217 und Ju 88 müßten jedoch weiterlaufen, um für Bombeneinsätze an der Ostfront zur Verfügung stehen, bis auch dort an eine Ablösung der veralteten Junkers-Bomber zu denken war. Erst am 23. 8. 1943 standen die Bomber B wieder im Mittelpunkt einer Besprechung, und erneut hieß das Schlüsselwort: Triebwerke. Wie schon vor mehr als einem Jahr, grübelten die Vertreter des RLM und der Erprobungsstellen zusammen mit den nur vordergründig vereinten Firmenbeauftragten über einen letzten Versuch, den Bomber B mit DB 610 ab Herbst 1943 anlaufen zu lassen. Das aus zwei gekoppelten DB 605 entstandene DB 610-Triebwerk wurde allenfalls als provisorische Lösung betrachtet; zumindest darüber bestand Einigkeit.

Insbesondere deshalb, da die Leistung des DB 610 bereits die letztmögliche Entwicklungsstufe dieses Flugmotors darstellte. Auch der DB 606, mit welchem im Juli 1942 das elfte Versuchsmuster der

Eine der vielen Zeichnungen, die im Zuge der Weiterentwicklung der Do 317 im Herbst 1940 entstanden.





Ein Windkanalmodell der Ju 388 K, von der zahlreiche Ausführungen entstanden, die sich durch die Triebwerksausstattung und die Waffenanlage teilweise deutlich unterschieden.

Ju 88 (DF+CQ) flog, galt keineswegs als ausgereift, auch nicht für die endgültige Serie als verwendbar.

Den folgenden sieben mit DB 610 ausgerüsten B-Bombern des Typs Ju 288 (V101 bis 107) folgte im Oktober 1943 noch eine achte Mustermaschine sowie mindestens fünf Serienflugzeuge der Ausführung C-1.

Nach der Vorführung dreier Ju 288 vor dem Reichsmarschall fand unter Vorsitz von Erhard Milch eine Entwicklungsbesprechung statt, auf deren Tagesordnung die Ju 288 stand.

Es galt eine Entscheidung für und wider die Ju 288 oder die He 177 zu treffen. Dabei trug Professor Hertel am 17. 12. 1943 seine Vorstellung vor, daß die Ju 288 mindestens um 80 km/h schneller sei als die von Heinkel propagierte He 177 B-5 mit vier Einzeltriebwerken und neu gestalteter Kabinenanordnung.
Der KdE, Oberstleutnant Knemeyer, führte lediglich einen Geschwindigkeitsvorsprung von gut 30 km/h ins Feld, dem gegenüber der Generalluftzeugmeister noch mehr als skeptisch gegenüberstand.

Ein Vergleichsfliegen zwischen beiden Mustern würde schließlich die Entscheidung bringen. Doch soweit kam es nicht. Der Kommandeur der Erprobungsstellen sah bereits die Lösung des Problems klar vor sich. Der He 177 und Ju 388 würde die Do 335 als Schnellbomber folgen, die wiederum von den Strahl- und Blitzbombern – als nächstem Entwicklungsschritt – abzulösen war.

Am Ende der Besprechung stellte Generalfeldmarschall Milch ohne Umschweife fest:

Die schon vor zwei Jahren beabsichtigte Absetzung des gesamten Bomber B-Programms, somit auch der Ju 288 und der Do 317, wurde durch ein hartnäckiges Festhalten der Firma Heinkel am störanfälligen Doppeltriebwerk, das Beharren auf überoptimistische Termine und der unbeweglichen Haltung des Luftwaffenführungsstabes verhindert.

Die inzwischen eingetretene Materialknappheit zwang am Ende zu einer erheblichen Einschränkung im Großflugzeugbau. Mehr als 100 Viermotorige pro Monat ließen sich keinesfalls herstellen.

Auch alle weiteren Versuch, den Jumo 222 noch in irgendeiner Form zum Tragen zu bringen, scheiterten im ersten Halbjahr 1944. Ab dem 30. 6. 1944 hieß die sich bereits abzeichnende Devise unabänderlich: Jäger anstatt Bomber.

Mit der Errichtung des Jägerstabes am 1. März 1944 durch Reichsminister Speer begann am 25. März das Diktat des Rotstifts.

Oben auf den Listen des RLM standen neben der Ju 288 C-1 auch die Heinkel He 177.

Von der Do 317 war übrigens nicht mehr die Rede, da dem ersten Versuchsmuster keine weiteren Erprobungsflugzeuge folgten.

DO 417, DAS ARBEITSFLUGZEUG

Die Do 217 M war noch nicht in Serie gegangen, die Nachtjägerausführung mit DB 603-Triebwerken steckte noch in den Kinderschuhen, als das Technische Amt am 22. Juli 1942 offizielle technische Richtlinien für ein neues Allroundflugzeug an alle großen Herstellerfirmen verschickte. Es handelte sich um ein Projekt, das die lapidare Bezeichnung »Arbeitsflugzeug« trug und als baldige Ablösung aller mittleren Bombertypen gedacht war. Die endgültige Umstellung der Bombergruppen auf das Arbeitsflugzeug sollte spätestens im Winter 1944/45 erfolgen.

Das Technische Amt verlangte ein durchaus konventionelles Flugzeug, bei welchem alle Erfahrungen mit früheren Bombern der Luftwaffe voll zu verwerten waren. Neben einfachster Bauart legten die Planer besonderen Wert auf weitestgehende Verwendung von Stahlteilen und anderen Austauschstoffen, um hochwertige Materialreserven möglichst zu schonen.

Darüberhinaus genoß die Forderung einer leichten Wartungsmöglichkeit, auch unter Feldbedingungen, im Hinblick auf einen hohen Klarstand große Bedeutung.

Das neue Kampfflugzeug wurde als Bomber für den normalen Horziontaleinsatz und den Sturzangriff konzipiert. Daneben sollte die robuste Maschine auch als Aufklärer, Torpedobomber und Träger für Lenkflugkörper dienen. Die Besatzung wurde vom Technischen Amt auf drei Mann beschränkt und konnte im Ausnahmefall aber um einen weiteren ergänzt werden. Normalerweise saß neben dem Flugzeugführer der Beobachter, der auch die Funktion des Funkers und des Bordschützen wahrnehmen mußte. Der dritte Mann befand sich im Heckstand und sicherte den rückwärtigen Luftraum.

Die Defensivbewaffnung sollte so ausgelegt werden, daß im Hauptangriffsfeld der feindlichen Jäger kein totes Schußfeld vorhanden war. An einem der sonst üblichen C- oder gar einen zweiten B-(als Deck-)Stand hatte das RLM keinerlei Interesse mehr. Alle Stände im Bugraum sollten direkt vom Beobachter bedient werden, da auf fernbediente Waffenanlage noch nicht zurückgegriffen werden konnte. So galt ein von Hand zu richtendes MG 151/20 im A-Stand sowie eine Drehlafette HD 151 auf dem Rumpfrücken als obligatorisch.

Der Besatzungsraum war in Form einer Vollsichtkanzel auszuführen, um Flugzeugführer und Beobachter beste Sichtmöglichkeiten zu verschaffen. Das künftige Arbeitsflugzeug sollte ferner über eine Doppelsteuerung verfügen, damit nach Ausfall des Piloten der Funker die Führung voll übernehmen konnte.

Als Triebwerke durften nur bewährte Motoren berücksichtigt werden, etwa leistungsstarke BMW 801 D, Jumo 213 oder DB 603.

So ausgerüstet, dachte man an die Bekämpfung von bis zu 2500 km weit entfernten Zielen mit immerhin 2000 kg Abwurflasten, wobei der OKL-Führungsstab auf einen Gleitanflug in Zielnähe Wert legte. Alle größeren Rumpflasten waren außenbords zu transportieren, ein großer, aufwendiger Bombenschacht entfiel. Dadurch entstand in der Zelle mehr Platz für Treibstofftanks.

Bei einem Abfluggewicht von bis zu 17000 kg mußten Geschwindigkeiten um 600 km/h und Höhen ab 7000 m mühelos erreicht werden. Der Einmotorenflug war ebenso vorgeschrieben, da beim Kampfeinsatz mit Triebwerksausfällen durch Jäger- oder Flakbeschuß jederzeit gerechnet werden mußte. Eine leistungsstarke Enteisungsanlage rundete zusammen mit einer Kutonase, ähnlich wie bei der Ju 88 A-4 und zahlreichen Do 217 E, das Bild des Arbeitsflugzeugs ab. Bei 60° Bahnneigung sollten Stürze aus 7000 m jederzeit durchführbar sein und dank der Sturzflugbremsen die Eigengeschwindigkeit nicht über 600 km/h ansteigen.

Die soeben genannten Forderungen, insbesondere die nach einem manuell, später fernbedienten Heckstand, entstammten endlosen Debatten und wurden seitens des Reichsmarschall immer wieder



München-Riem im Sommer 1944: Nahezu alle Ausführungen deutscher Kampfflugzeuge sind zu erkennen; neben der He 177 und Ju 188 auch mehrere Do 217-Bomber und Nachtjäger.

ins Spiel gebracht. Nach den Berichten und Gesprächen mit Nachtjägerbesatzungen, die auf die Kampfkraft der Vierlingsheckstände bei der RAF hinwiesen, konnte man sich auf Dauer nicht den Wünschen der eigenen Kampfflieger nach einer wirkungsvolleren Defensivbewaffnung verschließen.

Auch galt eine forcierte Verbesserung des Leistungsspektrums als dringend geboten, um offensive Aktionen überhaupt noch mit Erfolg durchführen zu können.

Aus diesen Gründen stellte Generalfeldmarschall Milch am 3. November 1942 fest, daß Leistungen und Ausbringung der Do 217 unbefriedigend seien. Oberst Vorwald forderte mehr BMW 801 für die Bestückung der Ju 188 und verschloß sich der Forderung erst einmal, die zahlreichen, ohne Motoren abgestellten Dornier-Bomber damit zu versehen.

Ein baldiger Auslauf der Do 217 stand ohnehin im Raum; allein über das konkrete Ende der Produktion ließ sich keine Einigung zwischen Führungsstab und Reichsluftfahrtministerium erzielen. Damals standen 213 (!) Do 217 ohne Triebwerke auf verschiedenen Plätzen. Mehr als die Ausrüstung eines ganzen Geschwaders! Ein Teil sollte, so das Ergebnis einer Amtschefbesprechung, schnellstmöglich DB 603 A erhalten, denen allerdings noch einige Mängel anhafteten, die nur Schritt für Schritt völlig zu beseitigen waren.

Anfang Dezember 1942 kristallisierten sich im Grunde zwei Pläne in der Luftrüstungspolitik heraus: Entweder man stattete alle vorhandenen Do 217 mit dem DB 603 aus, wogegen der sonstige Bedarf sprach, oder aber man nahm alle Do 217 ohne Kehl-Anlage, also in der Hauptsache die des Kampfgeschwaders 2, aus dem Einsatz und verwendete deren BMW 801-Motore für Fw 190-Jäger. Danach sollten die Do 217 schrittweise DB 603-Triebwerke erhalten und wieder zum Verband zurückkehren.

Der General der Kampfflieger sagte eine schnelle Prüfung zu, das Ergebnis jedoch mußte bereits feststehen, da es sich beim KG 2 um den hauptsächlich mit dem Luftkrieg über dem Kanalraum und den Britischen Inseln eingesetzten Verband handelte.

Selbst eine kurzfristige Abgabe der Einsatzflugzeuge war unmöglich.

Sodann schaltete sich Hauptmann Hermann ein und stellte den Standpunkt der fliegenden Verbände dar. So wäre die Ju 88 im Westen dank ihrer größeren Wendigkeit der Do 217 vorzuziehen. Der Dornier-Bomber sollte dagegen hauptsächlich über dem Mittelmeer operieren und dort dank seiner im Verbandsflug wirkungsvollen Defensivbewaffnung ein breites Aufgabenfeld finden. Besonders überzeugende Beschlüsse ließen sich nicht finden. Sicher erschien der baldige Übergang von der Ju 88 auf die kampfstärkere Ju 188 allemal. Ob nun aber neben dem Junkers-Bomber auch die Do 217 weiterlaufen würde, oder beide Muster von einem wie auch immer gestalteten Arbeitsflugzeug abgelöst werden könnten, blieb ungewiß.

Nachdem die Projektvorgaben längst bei Heinkel, Junkers, Focke-Wulf und Blohm & Voss eingegangen waren, trafen diese auch in der Entwurfabteilung der Dornier-Werke ein.

Die Ausschreibung für den Arbeitsbomber, sofern man in der bloßen Übersendung von Projektdaten überhaupt eine solche sehen kann, lag bereits vor dem offiziellen Termin.

Anläßlich eines Besuches von Erhard Milch bei den Heinkel-Werken, schloß sich am 22. Mai 1942 ein vertrauliches Gespräch über die Entwicklung eines Arbeitsflugzeuges an, das 1000 kg Bomben bei einer Eindringtiefe von mindestens 1000 km und einer Gesamtreichweite von 3000 km mitführen konnte.

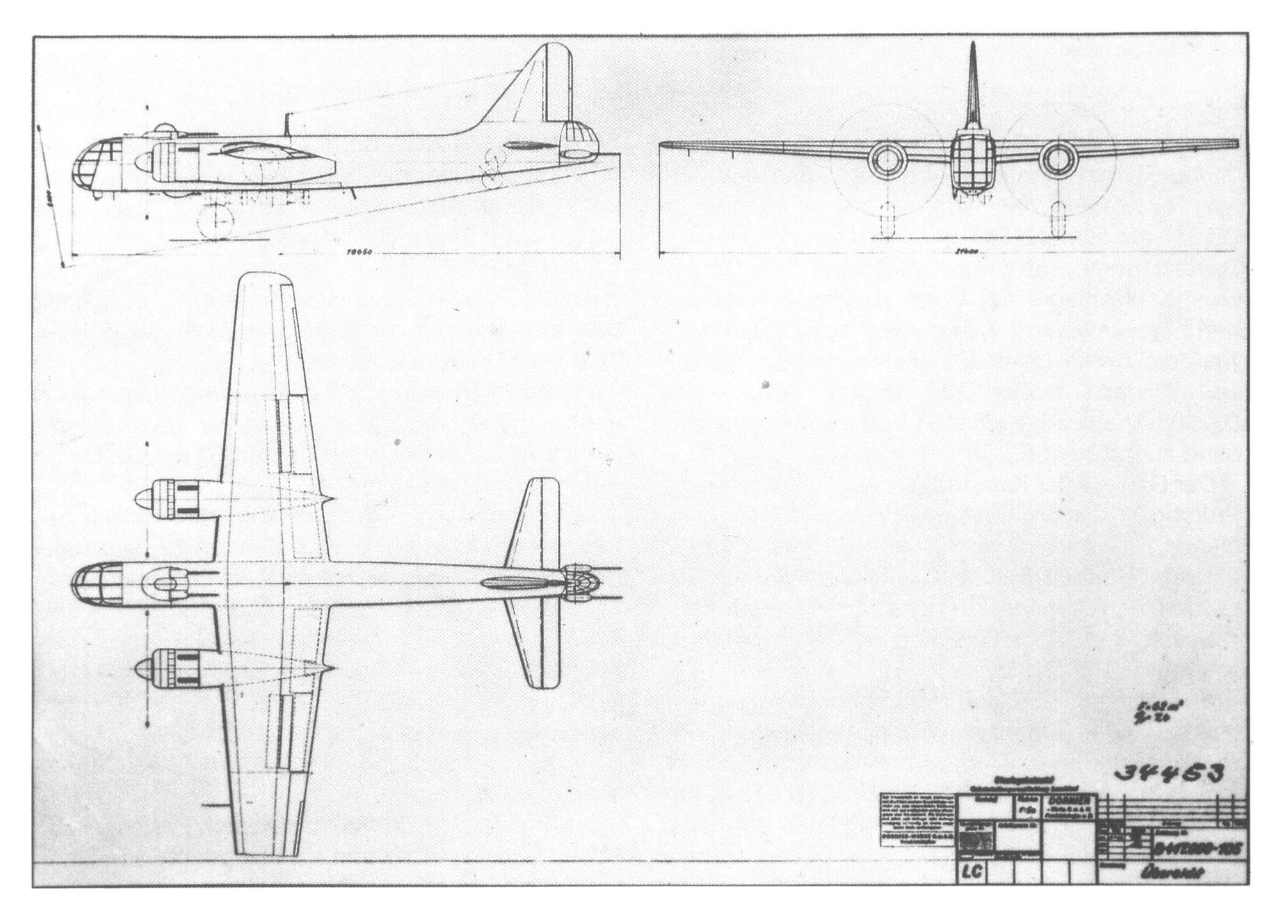
Die neue Maschine sollte mit nur 1200 m Startbahn auskommen und innerhalb von zwei Jahren serienbaureif werden.

Am 27. und 28. 6. 1942 trafen sich Professor Dr. Heinkel, Major Storp und die Hauptleute von Dithfurth und Fischer.

Außer der Konzeption und Konstruktion des neuen, die Bf 110 ablösenden Kampfzerstörers erörterte man das Arbeitsflugzeug. Dabei bestand großes Ineresse an einer umgehenden Ausarbei-

Eine Do 217 K-1 der I./KG 2 sowie Dornier Do 217 N-2 Nachtjäger mit BMW-Triebwerken in München-Riem.





Ein völlig neues Aussehen sollte dagegen die Do 417 haben; hier eine Zeichnung der Ausführung A.

tung und attrappenmäßigen Darstellung eines Heckstandes, der einen Sichtwinkel von 90° bestreichen konnte.

Weitere Aktenvermerke liegen für den 13. Juni 1942 vor, als nähere Details für die spätere Realisierung der Heinkel-Entwürfe besprochen wurden.

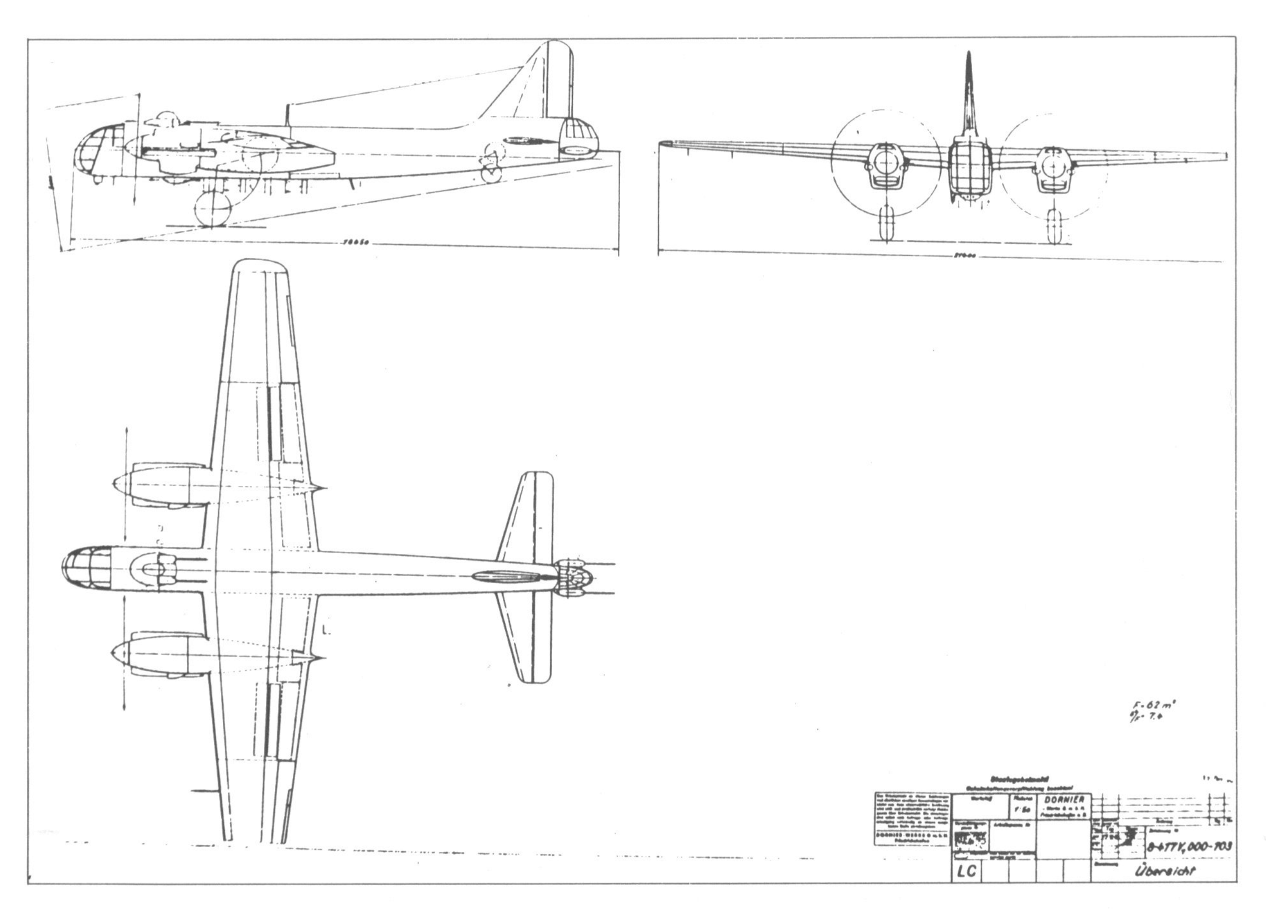
Major Storp trug dabei auch die Ansicht Erhard Milchs vor, der ein Allround-Flugzeug erwartete, das alle Zerstörerfunktionen miterfüllen könnte und außerdem als schwerer Jagdbomber Verwendung finden sollte.

Innerhalb der Dringlichkeit stand der Kampfzerstörer noch vor dem Arbeitsflugzeug, da die Ablösung der überalterten Bf 110 schnell einzuleiten war. Storp sah jedoch ein, daß die Wünsche des GFM Milch nach einer Dauergeschwindigkeit von 700 km/h mit den vorhandenen Triebwerken nicht zu erfüllen waren.

Für durchaus erreichbar erachtete er dagegen eine Einsatzgeschwindigkeit von gut 600 km/h, sofern man auf zu hohe Ausrüstungsvorgaben ebenso verzichtete wie auf eine vierköpfige Besatzung. Abschließend umriß Major Storp noch die Forderung des Luftwaffenführungsstabes, daß das Arbeitsflugzeug deshalb bevorzugt zu entwickeln sei, da auch mit dem Bomber B augenscheinlich vorerst nicht zu rechnen war.

Erschwert wurde die ganze Situation auch durch die unbewegliche Haltung des Führungsstabes, welcher eher für den in Arbeit befindlichen Bomber B votierte als für ein völlig neues Flugzeugprojekt.

Infolge ihres Informationsvorsprungs sahen es die Heinkel-Direktoren als sicher an, daß einer der



Die vom April 1942 datierende Zeichnung der Do 417 V1, des ersten Versuchsmusters, das mit DB 603-Triebwerken ausgerüstet werden sollte.

drei Arbeitsbomber aus dem eigenen Hause das Rennen machen würde.

Gegenüber dem Bomber B mit seinem Durchschnittsgewicht von 25 t nahm sich das Arbeitsflugzeug geradezu als Leichtgewicht aus. Zwischen 15 und 17 t lagen die Abfluggewichte bei fast allen beim RLM eingereichten Entwürfe. Infolge des Minderbedarfs an Baustoffen sollte dem neuen Kampfflugzeug große Bedeutung zukommen. Daher entschied Göring im Juni 1942, daß bis zur Serienreife des Arbeitsflugzeugs 75% der Bomber auf die Typen Ju 88 und Ju 188 entfielen. Nur 25% machte der Bomber B aus. Später sollte der Arbeitsbomber, bei gleichzeitigem Auslauf der Junkers-Kampfflugzeuge, sich auf drei Viertel aller Bombenträger der Kampfgeschwader belaufen. Der Rest der Ausstattung würden spezielle Höhenbomber bilden.

Darüberhinaus legte der Luftwaffenführungsstab besonderen Wert auf eine leichte, unkomplizierte Bedienbarkeit und gutmütige Flugeigenschaften des zu schaffenden Kampfflugzeugs, mit welchem jede Durchschnittsbesatzung ohne weiteres, auch bei Nacht oder Schlechtwetter, zurechtkommen müßte.

Unter Berücksichtung dieser Wünsche und Vorgaben übersandte die Ernst Heinkel AG bereits am 22. Juni, also einen Monat vor der offiziellen »Ausschreibung«, eine dicke Mappe mit recht unterschiedlichen Entwürfen des Heinkel P 1065-Arbeitsbombers.

Drei Ausführungen wurden vorgestellt: Ein Flugzeug in konventioneller Bauweise, eine Maschine mit Doppeltriebwerk im Rumpfbug und asymmetrischer Besatzungsgondel, die auf der Fläche aufge-

setzt werden sollte. Zu guter Letzt stellte die Konstruktionsabteilung noch einen Entwurf mit DB 619-Triebwerk vor, der stark an die frühere He 119 erinnerte.

Obwohl ein Auftrag auf sich warten ließ, erklärten sich die Heinkel-Werke ohne weiteres bereit, ab Anfang Juli 1942 gleich drei unterschiedliche Heckstands-Attrappen auf eigene Kosten zu erstellen.

Da man offiziell niemand übergehen wollte, erhielten ab Juli 1942 auch die übrigen namhaften Hersteller die Projektvorgaben.

Auch Prof. Heinkel gingen sie, am 17. 8. 1942, auf dem »Dienstweg« zu.

Wie sich die Junkers-Konstrukteure mit dem Bomberprojekt befaßten, blieb bis heute ebenso im dunkeln, wie die Frage, welcher Entwurf seitens Focke-Wulf beigesteuert wurde.

Blohm & Voss legte jedenfalls gleich zwei Ausführungen des Projektes P 163 mit DB 803 A oder DB 613 C vor.

Hinter den voluminösen Motoren schloß sich eine Bombenwanne für sperrige Abwurflasten an. Die Besatzung befand sich nach dem Willen der Planer in zwei Gondeln, die auf den Flächenspitzen aufgesetzt waren und eine gewisse Ähnlichkeit zur BV 141 besaßen.

Beide Blohm & Voss-Entwürfe wiesen Fluggewichte um 15000 kg auf und hatten eine Flügelfläche von 55 qm. Die Defensivbewaffnung war am Ende der beiden Gondeln installiert und sollte aus zwei MG 151-Ständen bestehen. Zur Verteidigung gegen von vorn anfliegende Feindjäger gab es ein Bug-MG 151.

Nachdem schon bei der BV 141 mehr als genügend Probleme aufgetreten waren, bestand beim Technischen Amt äußerste Skepsis gegenüber allzu zukunftsträchtigen Projektstudien.

Neben der He P 1065 blieb am Ende nur ein Entwurf in der engeren Wahl:

Das mit Do 417 bezeichnete Dornier-Arbeitsflugzeug. Die vom 22. Januar 1943 stammende Baubeschreibung wies die Maschine als universell nutzbares Kampfflugzeug und Aufklärer aus. Im Gegensatz zu den übrigen eingereichten Projekten hatte die Do 417 jedoch eine aus vier Mann bestehende Besatzung, von denen drei in der vollverglasten Rumpfspitze Aufnahme fanden. Zum Schutz gegen Sperrballon-Kabel zog sich über die gesamte Kanzel eine Kutoleiste und setzte sich längs der Flächenvorderkanten fort. Wie bei der Do 217 R-1 hatten die Konstrukteure die Sturzflugbremsen unter- und oberhalb der Flächen, zwischen Motorgondeln und Außenflügelstößen, angeordnet.

Neben einer Armierung des Flugzeugführersitzes und des Heckstandes war auch an eine Teilpanzerung von Wasser- und Ölkühler gedacht. An Sicherheitseinrichtungen sollte eine Höhenatmer-Anlage mit 15 Sauerstoffflaschen eingebaut werden. Im Falle des Niedergehens auf See konnte sich die Besatzung in Einmann-Schlauchbooten retten.

Wie alle übrigen Arbeitsflugzeuge, war eine Warmluftenteisung für die Führerraumverglasung sowie eine Luftschraubenenteisung auch bei der Do 417 geplant. Lediglich als Rüstsatz konnte die Mitnahme eines Reihenbildgerätes erfolgen, eine kleine Handkamera war, wie auch bei allen anderen Bombern, obligatorisch vorgesehen.

Zur Selbstverteidigung wollten die Waffenexperten ein MG 151 im Bugstand, einen B-Stand mit HD 151 und 500 Schuß Munitionsvorrat sowie eine Hecklafette mit HL 151 mit jeweils 500 Schuß beim Serienflugzeug mitführen.

Als Bombenzielgerät griff man auf das bewährte Lotfe 7D sowie die ausgereifte BZA-Anlage zurück.

Im Rumpfwerk projektierte man nur drei Aufhängegerüste für 15 50 kg-Bomben. Dagegen ließen sich unter dem Rumpf bis zu zwei 2000 kg schwere Abwurfwaffen einhängen.

Für den Antrieb des Dornier-Kampfflugzeugs sollten zwei DB 603A, später DB 603 G, Sorge tragen und der Maschine eine Höchstgeschwindigkeit von 460 km/h in Bodennähe und 600 km/h in 8000 m Höhe verleihen. Die Steigzeit betrug 14 Minuten auf 4000 m Einsatzhöhe. Bis auf 5000 m benötigte man 18, auf 6000 m dann 23 Minuten.

Die rechnerische Dienstgipfelhöhe lag bei 11 000 m. Bei einem Startgewicht von 17 000 kg konnte die Do 417 mit 2000 kg Abwurflast und 2400 kg Kraftstoff eine Flugstrecke von 2050 km zurücklegen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit in

7500 m Flughöhe betrug dabei 565 km/h.

Die im Frühjahr 1943 in Arbeit befindliche Do 217 V1 sah im Gegensatz zur Baubeschreibung und dem Datenblatt vom Januar 1943 einige nicht unwesentliche Verbesserungen vor.

So fiel beispielsweise das handbediente MG 151 zugunsten eines kleinen Drehturms mit MG 131 Z unter dem vorderen Rumpfsegment weg. Die übrige Bewaffnung behielt man indessen bei.

Das erste Versuchsmuster sollte darüber hinaus bereits DB 603 A-2 Triebwerke besitzen. Die Verwendung der weit stärkeren Jumo 222 entfiel wie bei der Do 317 oder Ju 288; sie scheiterte an der Technik des Reihenmotors.

Ab Oktober 1942 schien intern festzustehen, daß das Arbeitsflugzeug, falls es überhaupt jemals Bedeutung gewinnen würde, nur die Do 417 sein könnte.

Insgesamt gesehen schien die Do 417 ein ganz passabler Wurf zu werden, jedoch besaß der Bomber in der Ju 188 einen gefährlichen Konkurrenten.

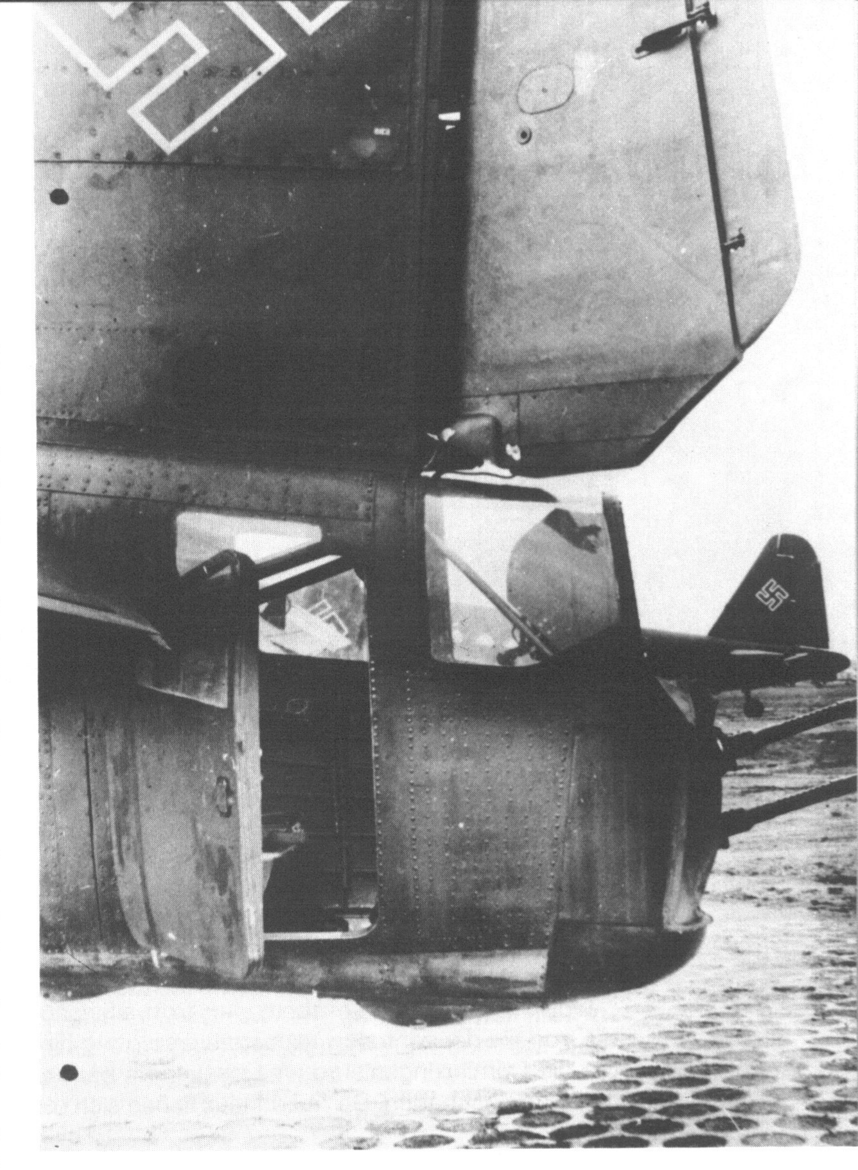
Konnte die Serienfertigung überhaupt noch vom RLM befürwortet werden? Nachdem die Ju 188 einen uneinholberen Entwicklungsvorsprung aufwies, da man auf die Erfahrungen mit der Ju 88 B zurückgreifen konnte, ließ sich diese Frage leicht beantworten.

Am 15. Dezember 1942 führten die Vertreter der Dornier-Firmenleitung deshalb nachdrücklich aus, daß die Do 417 V1 aller Voraussicht nach schon im August 1943 flugklar würde.

Mit den ersten zehn Versuchsmustern rechneten die Dornier-Werke im Frühjahr 1944. Die eigentliche Serienfertigung sollte gleich im Anschluß an die Do 417 V10, im April 1944, mit monatlich drei Kampfflugzeugen beginnen. Die Ausbringung würde dann kontinuierlich gesteigert, so daß mit der Einsatzbereitschaft erster Einsatzstaffeln schon im Spätsommer 1945 zu rechnen war.

Doch als erstes verglich der Generalluftzeugmeister die Leistungen von Ju 188 und Do 417, ohne sich auf unbestimmte Planungsziele einzulassen.

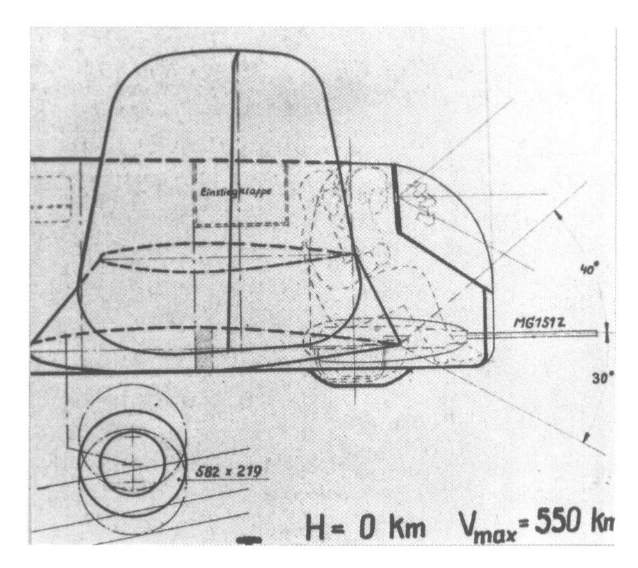
Da die Do 417 insgesamt gesehen in den meisten Leistungsbereichen schlechter als das Junkers-Produkt lag, machte sich während der Besprechung



Als Möglichkeit für einen Heckstand beim Arbeitsflugzeug boten sich u.a. die Hecklafette HL 131Z/1 an, wie sie bei der Ju 188 V1 installiert war.

in Berlin, an der alle maßgeblichen Männer des RLM wie des technischen Amtes teilnahmen, Skepsis breit.

Trotz der nur um 50 kg leichteren Panzerung und der etwa gleichen Bewaffnung ergab sich eine nur um 15 km/h höhere Horizontalgeschwindigkeit bei der Do 417. Dagegen war die Ju 188 in puncto Sturzflug weit leistungsfähiger und würde, so die



Zeichnung der MG 151/20-Doppellaffette, hier beim Heinkel Arbeitsflugzeug.

Maßgabe der Junkers-Werke, bereits ein Jahr früher, im Sommer 1944, einsatzklar. Dennoch, die qualitativen Unterschiede zwischen Ju 188 und Do 417 waren nicht so groß, daß es sich lohnen würde, das Dornier-Kampfflugzeug zusätzlich anlaufen zu lassen.

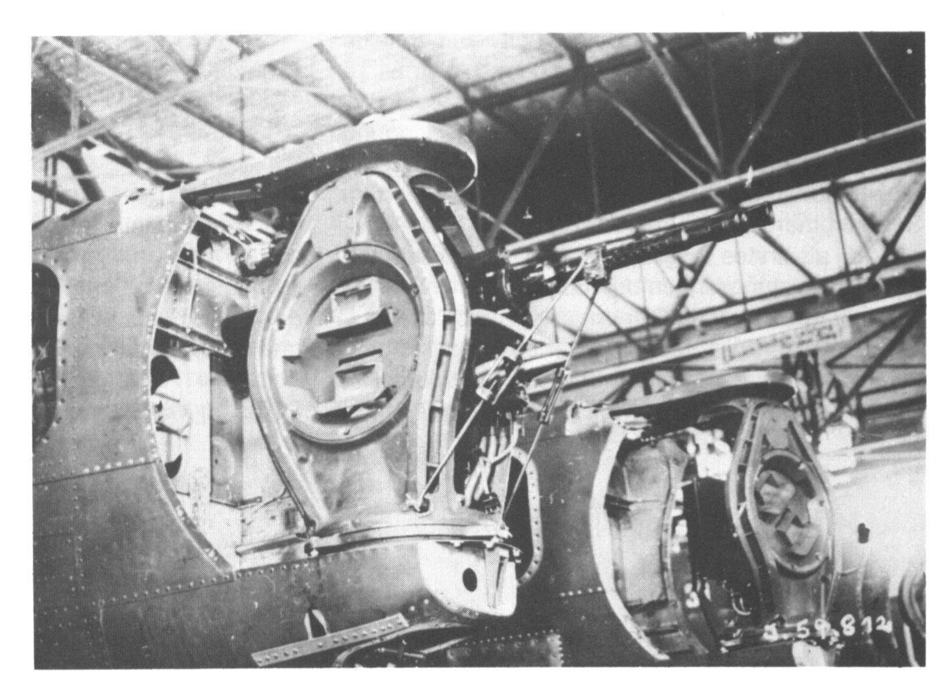
Oberstleutnant von Lossberg wies trotz allem auf die Vorteile der zentralen Treibstoffversorgung hin, die die Dornier-Ingenieure weit besser als bei der Ju 188 gelöst hatten. Darüberhinaus ließen sich die Kraftstofftanks weit besser gegen Feindeinwirkung schützen. Auch war der MG 151/20-Heckstand der Do 417 den bereits bei der Ju 188 verwendeten Versuchsbauten überlegen. In der Praxis sollte bei der Ju 188 die Erprobung mit MG 131 Z erst im Sommer 1943 beginnen, wobei das zweite Versuchsmuster und die Ju 188 V27 in Tarnewitz praktisch erprobt wurden.

Da von Lossberg daneben noch mit der Ju 288 C mit vierrohrigem Heckstand rechnete, blieb aus seiner Sicht für die Do 417 keine Chance.

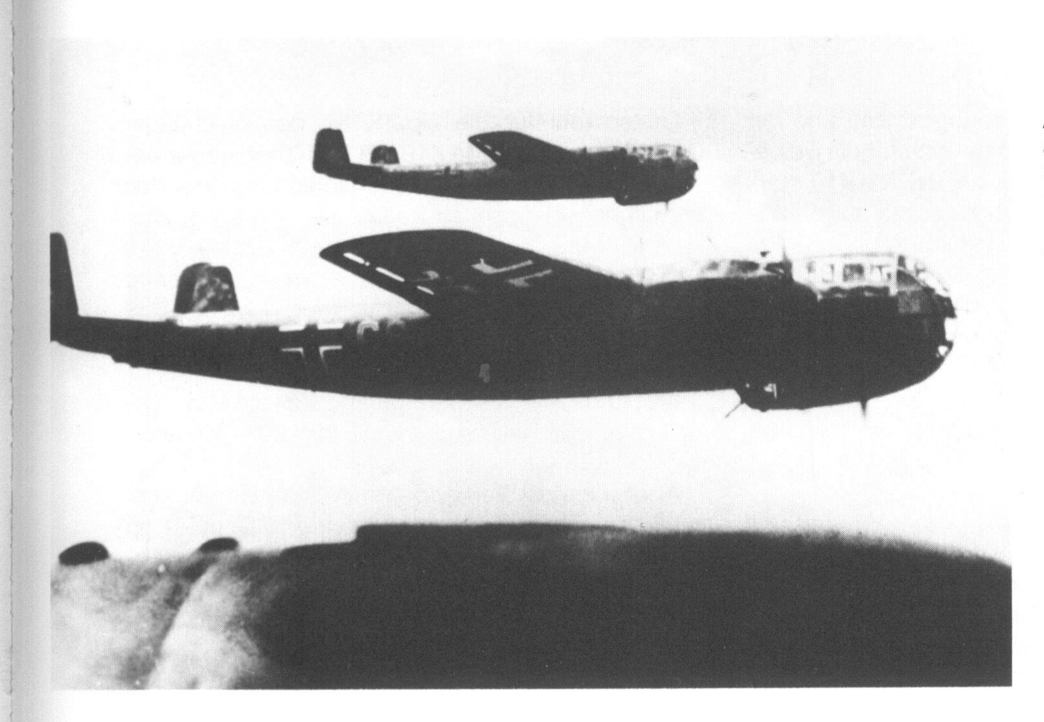
Auch Oberst i. G. Kleinrath lehnte die Do 417 als weiteres Bombenflugzeug ab, da die zu erwartende Rohstoffverknappung mit Sicherheit 1945 die Großserienfertigung eines zusätzlichen Mittelstreckenbombers illusorisch machen würde.

Zudem vermochten Oberstleutnant Petersen und Oberst i. G. Vorwald keinen Vorteil in der Serienproduktion des Dornier-Musters zu sehen. Generalfeldmarschall Milch entschied daher, daß auf die Entwicklung der Do 417 verzichtet würde.

Abschließend legte Erhard Milch fest, daß beim Anlauf der Do 417 alle drei Werke das Muster produzieren müßten, um eine schnelle Aufrüstung der Kampfgruppen zu ermöglichen. Dies würde aber die Ausbringung der Me 410 ernsthaft gefährden, die bei Dornier vom Band lief, und in der der Generalfeldmarschall ohnehin alle Vorteile eines schnellen, gut bewaffneten Kampfflugzeugs sah, dessen Leistungen sich leicht durch stärkere Triebwerke erhöhen ließen.



Der fernbedienbare Heckstand HL 131 I, der mit dem Fernantrieb FA 14/15 bei der Ju 388 mehrfach eingebaut wurde.



Als Lückenbüßer für die ausbleibenden Do 317 und 417 wurden bis Kriegsende die Do 217 M-1 (hier die U5+CS der 8./KG 2) eingesetzt.

So blieb es bei einigen wenigen Planstudien in Friedrichshafen, die alle keine Wende bewirken konnten.

Gleichzeitig wurden in der Sitzung am 15. 12. 1944 die Vorgaben für die Fertigung von Kampfflugzeugen für das kommende Jahr besprochen und entschieden, monatlich 410 Ju 88 und Ju 188 sowie 70 Do 217 und einige wenige He 111 herzustellen.

Darüberhinaus votierten die Vertreter des Technischen Amtes, die Do 217 einzustellen und dafür mehr Me 410 zu produzieren. Hierzu standen drei Planungsmodelle im Raum: Die Norddeutschen Dornier-Werke sollten völlig auf die Ju 188 umschwenken, die Süddeutschen Dornier-Werke würden mit der Fertigung einer großen Zahl von Do 217 fortfahren.

Der nächste Vorschlag sah sogar die vollständige Ersetzung von Do 217 und Ju 188 – soweit die Produktion bei Dornier stattfand – und den Anlauf der Me 410 mit Jumo 213 vor.



Auch die Ju 188 A-3, wie sie von der III./KG 26 geflogen wurde, sollte vom Arbeitsflugzeug Do 417 abgelöst werden.

Das Kommando der Erprobungsstellen und der General der Jagdflieger machten sich für die Beibehaltung des DB 603-Einbaus bei der Me 410 stark und stellten klar, daß Fw 190-Jäger mit Jumo 213-Motoren äußerst wirkungsvoll wären.

Auch die am 22. 12. 1942 diskutierte Studie 1015 sah den Auslauf der Do 217 bis 1944 vor. Dabei dachte man an eine Reduzierung der Do 217 M-Fertigung zwischen November 1943 und Oktober 1944.

Die Ju 88 sowie die Ju 188 sollten dagegen bis Ende 1945 mit monatlich 300 Kampfflugzeugen weiterlaufen.

Einstweilen produzierten die Werke Wismar und Oberpfaffenhofen die mit DB 603 ausgerüstete Do 217, wobei geringe Lieferrückstände infolge schleppender Motorenlieferungen nicht zu vermeiden waren. Vorerst war die Aufrechterhaltung der Do 217-Fertigung für die im Westen eingesetzten Kampfverbände von besonderer Bedeutung, da es bei der Me 410 noch erhebliche Produktionsprobleme gab: Die nötigen Facharbeiter fehlten und die zur Verfügung gestellten KZ-Häftlinge waren nicht qualifiziert genug.

Ab April 1943 lief ein zusätzliches Programm des Reichsluftfahrtministeriums: Monatlich sollten 100 Kampfflugzeuge mehr produziert werden, um die Einsatzverluste baldmöglichst auszugleichen. Die Einbeziehung der Do 217 scheiterte jedoch an der bestehenden Triebwerkslage.

Ferner ergab sich ein neues Spannungsfeld.

Da sowohl für die Do 217 M, den Nachtjäger Do 217 N und die Me 410 DB 603-Triebwerke benötigt wurden, galt es, eine Entscheidung über den Verteilungsschlüssel zu treffen. Da sich Milch eher für die Me 410 einsetzte, standen schnell 110 Do 217 ohne Motoren auf Halde. Im Werk Wismar sollte die Me 410 absoluten Vorrang genießen und das Werk München die Produktionsausfälle bei der Do 217 zumindest notdürftig decken helfen.

Erst Ende Mai 1943 entspannte sich die Motorenlage durch die Anlieferung von BMW 801-Triebwerken.

Aber auch die Verbände im Westen waren nicht zufrieden. Neben einem zu geringen Deputat an Austausch- und Ersatz-DB 603 fehlten, so der Angriffsführer England, beim KG 2 vor allem das dringend erforderliche Sonderwerkzeug für die Instandsetzung von Me 410 und Do 217.

Im Sommer 1943 kam es dann zu einer weiteren Entspannung der Lieferlage beim BMW 801 und DB 603.

Dies lag auch daran, daß die Fertigungsvorgaben für die Me 410 reduziert wurden und die Ju 188-Bomber wieder einmal eine höhere Priorität erhalten sollten.

Darüberhinaus ordnete Erhard Milch an, daß die Ju 88 und auch die Do 217 unbedingt in der Produktion weiterlaufen müßten, um sie im Osten beispielsweise als Fernaufklärer und bei der Panzerbekämpfung einzusetzen.

Inzwischen gab es bei der DB 603-Produktion –



Als Ersatz der Standardbomber lief gegen Kriegsende die Ju 388 an, die wie hier in der Aufklärerversion Ju 388 L-1 produziert wurde.



Das Ende für die Luftwaffengeschwader in Norddeutschland. Es war in der Regel bei der Ju 88 und der Ju 188 geblieben.

im Juni – eine um 107 Stück geringere Ausbringung. Weitere 43 Flugmotore besaßen keine Kurbelwellen und waren daher genauso unbrauchbar.

Für den Herbst 1943 und die folgenden Monate erschien der Glaube an eine umfassende Änderung der Lieferlage als unrealistisch.

Gleiches galt auch für die Wünsche nach einer Verbesserung der Do 217-Zelle, etwa die Verwendung der 67 qm-Tragflächen. Beide Schwierigkeiten waren somit ursächlich für die Absetzung vielversprechender Do 217 M-Versionen und den schnellen Auslauf der Do 217 N-2.

Manch eine Version wurde gar schon im Konstruktionsstadium gestrichen, andere nach Musterbauten storniert.

So blieb es bei einigen bewährten Serienausführungen, die bis Kriegsende gegen einen weit überlegenen Feind eingesetzt wurden.

DIE LETZTEN DO 217

Mit der fast vollständigen Auflösung der beiden mit Lenkflugkörpern ausgerüsteten Kampfgeschwader 40 und 100 glaubte zunächst niemand an weitere Einsätze mit der Hs 293 und der Fritz X. Anfang November 1944 sollte das KG 40 als Schnellstkampfverband mit Me 262 A-2-Bombern neu aufgestellt werden.

Lediglich die 8./KG 40 und die 4. (Kehl)/Ergänzungsstaffel der Ergänzungskampfgruppe blieben nach dem Willen des OKL-Führungsstabes weiterhin für Flugkörperangriffe bestehen.

Doch schon am 6. 11. 1944 gruppierte die Luftwaffenführung erneut um: Aus der Ergänzungskampfgruppe wurde die IV.(Erg.)/KG(J) 40, die 8./KG 40 wurde zur Transportfliegerstaffel »Condor« sowie die 4. Kehl-Staffel zur Ergänzungs- und Erprobungsstaffel FK.

Im November 1944 gab es außerdem noch das Lehr- und Erprobungskommando EK 36, das neben einigen He 111-Kampfflugzeugen auch über verschiedene Ausführungen der Do 217 K und M gebot, die Gleitbomben und nachsteuerbare FX-Körper tragen konnten. Auftragsgemäß führte das EK 36 die Erprobung zahlreicher neu entwickelter Henschel-Gleitwaffen durch, soweit nicht die Erprobungstelle in Karlshagen dafür zuständig war. Besondere Dringlichkeit erhielten naturgemäß die mit dem »Fernsehkopf« versehenen Ausführungen der Hs 293 und 394.

Besonders weit war man mit der Hs 293 D, von welcher bis zum 10. Oktober 1944 zwölf Probewürfe auf ein Zielschiff stattfanden. Allein acht der Lenkkörper schlugen auf oder zumindest in unmittelbarer Nähe des Zielpunkts ein, nachdem mittels Fernsehbild die erforderlichen Bahnkorrekturen leicht vorgenommen werden konnten.

Mit der Umbenennung des EK 36 in Versuchsverband KG 200 am 31. November 1944 sollte, anders als bei der Ergänzungs- und Erprobungsstaffel FK, ab Anfang 1945 ein neuer, ereignisreicher Einsatzabschnitt beginnen.

Im Januar 1945 hatte sich die allgemeine Lage im Osten zusehends verschlimmert.

Mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln wollten Hitler und das OKW den sowjetischen Vormarsch aufhalten. Ein geeignetes Mittel schien die schlagartige Zerstörung aller Brücken über Oder und Neiße.

Hitler persönlich beauftragte am 1. 3. 1945 den Kommodore des Kampfgeschwaders 200, Oberstleutnant Baumbach, die Flußübergänge nachhaltig zu zerstören. Außer dem Versuchsverband 200 würden ihm alle dazu geeigneten Luftwaffenverbände und Kampfmittel aus dem Bereich von Heer und Kriegsmarine zur Verfügung stehen.

Bereits am 1. März sollte das KG 200 die Eisenbahnbrücken bei Warschau, Deblin und Sandomierz mit sechs Mistel I- und acht Mistel III-Gespannen angreifen und vernichten.

Als Absprungplatz der 14 »Beethoven«-Geräte und neun Zielfinder war Burg in der Nähe Magdeburgs vorgesehen.

Schlechtes Wetter verhinderte jedoch vorerst den Misteleinsatz. Allein starkes Hochwasser sorgte für die Unterbrechung einer von sowjetischen Pionieren errichteten Behelfsbrücke.

Oberst Helbig, als Stellvertreter Baumbachs, vertrat die Ansicht, daß wenn überhaupt, die Brücken nur durch die Zusammenfassung aller Kampfmitteln unbrauchbar gemacht werden könnten. Dies bedeutete den kombinierten Angriff von Mistel-Gespannen, Schlachtfliegern (SG 1 und 2), von Sprengkommandos, Kampfschwimmern und Fallschirmjägern.

Nicht zuletzt aber durch Flugkörper, die der Versuchsverband 200 sicher ins Ziel bringen sollte.

Abwürfe von Kugeltreibminen, die von der He 111 der III./KG 53 geplant waren, schienen dagegen kaum erfolgversprechend.

Zusätzlich lähmte der gravierende Mangel an Flugbenzin die ohnehin geringen Aktivitäten der noch vorhandenen Bomber des Lehrgeschwaders LG 1 sowie der 1. Ergänzungsstaffel des KG 1.



Do 217 M-1 (K7+CH) der Fernaufklärungsgruppe Nacht mit MG 17 und MG 131 als Defensivbewaffnung.

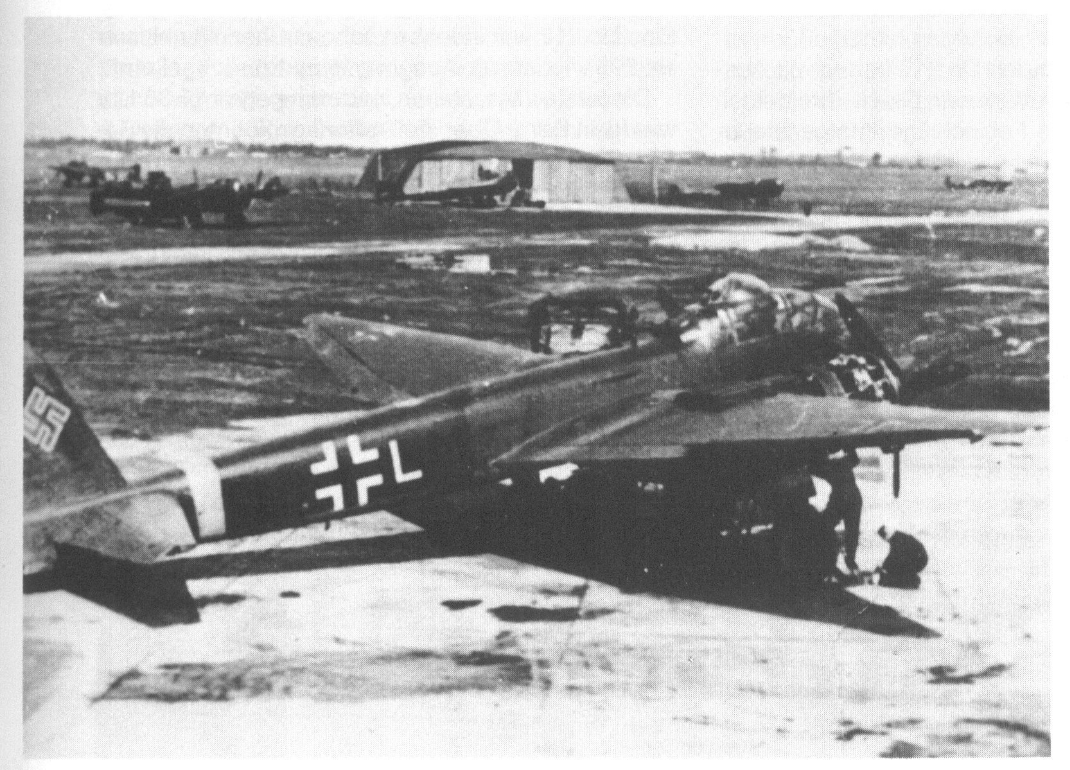
Zu Verzögerungen führte in den ersten Märztagen vor allem auch die konstante Schlechtwetterlage.

Der Einsatz der mit Fw 190 ausgerüsteten Schlachtflieger sowie der die Do 217 und He 111 fliegenden Besatzungen des Versuchsverbands 200 mußte aufgeschoben werden.

Erst am 5. März griffen vier He 111 die Brücke von Göritz-Nord an, was aber nur eine geringe Beeinträchtigung des Fahrzeugsverkehrs zur Folge hatte.

Lediglich eine Hs 293 hatte direkt getroffen, drei Einschläge lagen auf dem Ostufer und richteten kaum Schaden an. Noch dazu glückte sowjetischen Jagdfliegern der Abschuß einer FK-He 111.

Nach mehreren vergeblichen »Wasserballon«-



Maschinen der 4.(F)/14, die sowohl mit der Ju 1888 F-1 als auch der Do 217 M-1 mit Reihenbildanlage ausgerüstet war.

Abwürfen, es handelte sich dabei um Behälter mit Brandbombe Flam C 250 zum Abbrennen von hölzernen Behelfsbrücken, folgte am 8. März 1945 endlich der erste Mistelangriff.

Vier Gespanne wurden auf die Oderbrücken bei Göritz angesetzt. Eine der fliegenden Bomben traf und brachte das Mittelteil des Übergangs zum Einsturz.

Zwei Ju 88 und vier Ju 188 bekämpften derweil mit Abwurfbehältern des Typs AB 500 mit SD 1-Füllung die sowjetischen Flakstellungen im Brükkenbereich, worauf diese kurzzeitig ihr Abwehrfeuer einstellten.

Eine der Ju 188 ging zuvor durch einen Flakvolltreffer verloren. Auch 24 Stunden später flog die Luftwaffe wieder gen Osten, diesmal nur zu einigen Nachtschlachteinsätzen.

Der eigentlich vorgesehene Mistelangriff fiel wegen des anhaltenden Regens buchstäblich ins Wasser.

Erst am 20. März 1945 trat das Versuchskommando 200 wieder auf den Plan. Mit drei He 111 und drei Do 217 griffen die Besatzungen mit sechs Hs 293 A-1 die Brücken im Bereich von Göritz-Mitte und Nord an. Je eine Do 217- und He 111-Besatzung konnten einen Direkttreffer melden. Eine Henschel-Bombe ließ gleich zwölf Meter der Fahrbahn einbrechen. Zusätzlich wurde ein Nahtreffer erzielt, der aber keine größeren Schäden hinterließ.

Die Lenkschützen in den Do 217 hatten mit Ausnahme des direkten Treffers kein Glück, ihre beiden Würfe stellten sich als Fehlschläge infolge Steuerungsausfall heraus.

Einen Tag später waren die Besatzungen des Versuchskommandos erneut mit je drei He 111 und Do 217 über Göritz.

Bei nur leichter Bewölkung und gut 20 km Sicht tauchten die sechs Sonderkampfflugzeuge mit ihrem Begleitschutz zwischen 18.23 und 18.29 Uhr, erwartet von der sowjetischen Flak, auf.

Zwei Henschelbomben schlugen auf der Göritz-Nord-Brücke ein, drei andere verfehlten die Ziele nur knapp. Eine Hs 293 stürzte aus unbekannter Ursache steuerlos in die Tiefe.

Am 21. März 1945 verfügte der Versuchsverband – nach geringen Verlusten – immerhin über 19 He 111 H und sechs Do 217. Von ihnen waren jedoch nur elf der Heinkel- und vier der Dornier-Kampfflugzeuge einsatzklar gemeldet.

Für weitere Angriffe fehlte es an Treibstoff, nachdem die Nachschuborganisation dem Zusammenbruch nahe war.

Am nächsten Tag schossen Feindjäger ein Einsatzflugzeug des Versuchsverbands über dem Oderraum ab.

Von den sechs geworfenen Flugkörpern fanden nur zwei ihr Ziel, alle übrigen schlugen neben den Brücken von Göritz und Rathstock auf.

Am 23. März griffen 58 Fw 190 der I. und II./SG 1 eine Vielzahl von Übergängen, Flakstellungen und Verkehrszielen auf den Vormarschstraßen an, wobei zwei SC 500 eine der Brücken voll trafen.

Auch der FK-Verband wurde wieder mit seinen Do 217 und He 111 aktiv. Sechs Sonderkampfflugzeuge starteten zwischen 10.46 und 10.54 Uhr und erreichten ab 11.36 Uhr Göritz und Rathstock. Infolge des starken Dunstes über dem östlichen Deutschland und einer Sicht von kaum 1500 m gestalteten sich die Einsätze äußerst schwierig.

Plötzlich auftauchende sowjetische Jagdflugzeuge und Sperrfeuer schießende mittlere und schwere Flak zwangen zwei Maschinen zum Notwurf und dem Rückzug in die dichte Bewölkung. Eine Do 217 war indessen schon früher mit unklarer Hs 293 wieder zum Ausgangspunkt zurückgekehrt.

Die letzten Maschinen landeten gegen 12.36 Uhr wieder in Burg. Über die Trefferlage konnten die Besatzungen keine Angaben machen.

Auch die sieben Angriffe der II./LG 1 änderten an der Gesamtlage kaum etwas. Zwischen dem 11. und 23. März waren die Ju 88 A-4-Bomber zur Bekämpfung von Brückenzielen aufgestiegen. Bis auf einen Volltreffer am 21. 3. 1945 auf Göritz-Nord und einer Reihe von Naheinschlägen, war aller Aufwand vergebens. Beim nächsten Angriff brachte der Versuchsverband nur fünf He 111 zum Einsatz. Das eigentliche Ziel des 25. März, der Flußübergang Göritz-Süd, wurde aber von sowjetischen Truppen überraschend schnell vernebelt. Starker über der Oder liegender Dunst tat ein übriges.



Zu einer Verbindungstafel an der Ostfront gehörte diese Do 217 E-4.

Lediglich in Göritz-Nord glückte ein direkter Treffer.

Der bislang stärkste Flugkörpereinsatz an der Ostfront begann in der Nacht zum 26. März 1945. An ihm nahmen je vier He 111 und Do 217 teil. Gegen 23.55 Uhr lösten die Lenkschützen fünf Hs 293 aus. Zwei Voll- und ein Nahtreffer waren bereits erzielt, als sowjetische »Airacobra« den kleinen Kampfverband zu attackieren begannen. Wegen der feindlichen Übermacht löste die letzte Do 217 ihre Gleitbombe im Notwurf und kehrte, wie auch alle übrigen Besatzungen, unbeschadet zurück.

Die nur mäßigen Erfolge bei der Brückenbekämpfung ließen Oberst Helbig den Einsatz seiner Ju 88, aber auch den der Schlachtflieger und FK-Träger, kritisch überprüfen; insbesondere im Hinblick auf den Treibstoffverbrauch.

So wurden beim Angriff durch 16 Fw 190 mit je einer SC 500-Bombe durchschnittlich 7 m^3 Kraftstoff veranschlagt. Vergleichsweise benötigten acht Ju 88 A-4 mit 2000 kg Abwurflast 8 m^3 des inzwischen äußerst kostbaren Flugbenzins.

Die Gleitbombenträger vom Versuchsverband schnitten dagegen kaum besser ab. Die fünf zwischen dem 6. und 23. März 1945 durchgeführten FK-Einsätze brachten neun Voll- und mehrere Nahtreffer auf Brückenziele. Im Einsatz waren 28 Flugzeuge, sechzehn He 111 und zwölf Do 217, die allesamt ihre Hs 293 ohne nennenswerte Verluste werfen konnten.

Da die Zahl der Gleitbombenträger begrenzt war, die Mistelgespanne auch keine Wunder vollbringen konnten, blieb nach der Besprechung alles beim alten.

Do 217 E-2 vom Stab des KG 100, die 1944 zu Ausbildungszwecken vorhanden war.





Do 217 E-1 (Werk-Nr. 1094) der Flugzeugführerschule in Neubrandenburg.

Am 27. 3. 1945 wuchs überraschender Weise die Zahl der Do 217 beim Versuchsverband um zwei auf acht Gleitbombenträger an. Von ihnen waren am Vormittag allerdings nur vier einsatzfähig. Dazu kamen noch neun He 111 H, deren Reichweite für Einsätze im Nahbereich völlig ausreichte.

24 Stunden später folgte eine weitere Besprechung über den Einsatz der Hs 293 bei der Bekämpfung von Brückenzielen. Der Zerstörungserfolg schien Oberstleutnant Baumbach zu gering, da die 500 kg Sprengladung meist nicht ausreichte, sofern man tragende Teile verfehlte, die möglicherweise für den Einsturz eines ganzen Brückensegments sorgten. Wie auch bei den Misteln wollte sich ein nachhaltiger Erfolg nicht bei der Bekämpfung von Ponton- und anderen Behelfsübergängen einstellen, da diese infolge ihrer geringen Breite kaum zu treffen waren. Baumbach sah jedoch keine Möglichkeit, anders zu handeln, als dies bislang der Fall gewesen war, da andere Kampfmittel nicht zur Verfügung standen.

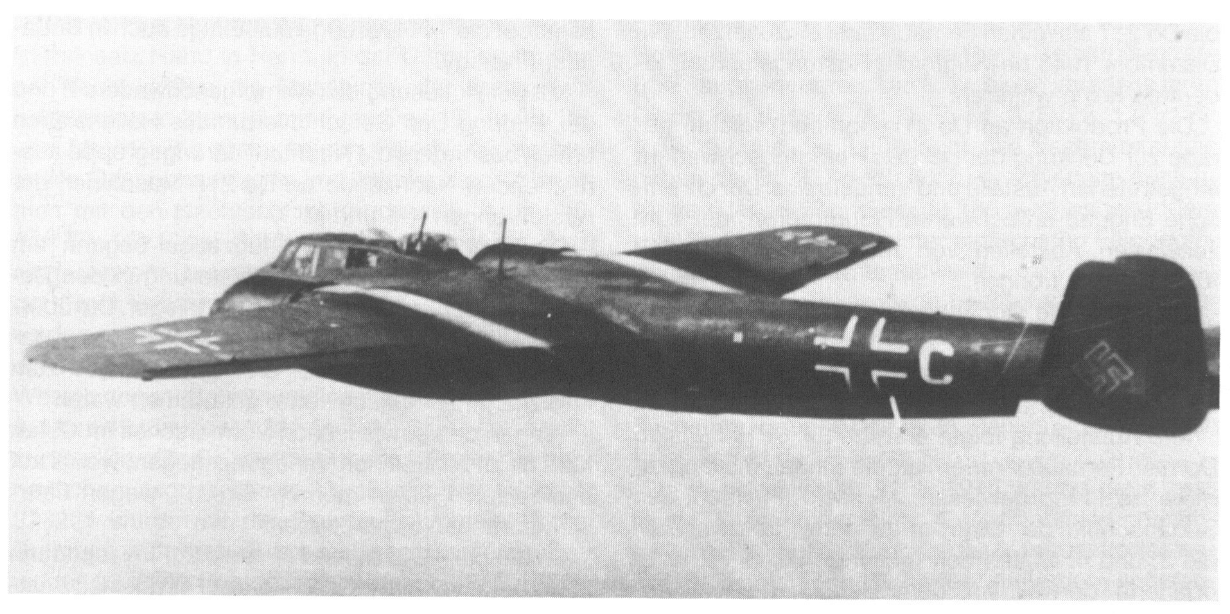
Der Einsatz der Mistelgespanne sollte jedoch weiterhin die Ausnahme bilden. Hitler zögerte selbst Ende März, welches Angriffsziel mit größerem Erfolg zu bekämpfen war. Die Brücken an der Ostfront oder der Angriff auf Kraftwerke im Rahmen der Operation »Eisenhammer«, für den mehr als 80 Gespanne vorhanden waren (s. Arno Rose, Mistel, Motorbuchverlag Stgt, S. 188ff). Die Luftwaffenführung plädierte indessen auf einer drastischen Reduzierung des »Eisenhammer«-Angriffes zugunsten eines forcierten Einsatzes auf die zahlreichen Flußübergänge im Osten.

Schließlich setzte sich General Koller durch, so daß weitere Misteln gegen die Oderbrücken freigegeben wurden.

Ferner sollten Gleitbombenangriffe die Zerstörung fortsetzen. Doch zu diesem Zweck standen allenfalls 15 einsatzbereite Sonderkampfflugzeuge zur Verfügung; vier davon Do 217-Bomber. Bis zum 1. April erhielt der Versuchsverband 200 weitere Einsatzmaschinen. Die Zahl der verfügbaren Do 217 blieb bei acht, die der He 111 stieg auf 18 an.

Zwei Tage später griff der kleine Verband mit vier Do 217 und zwei He 111 die Brücken bei Göritz-Nord und Rathstock mit Gleitbomben an. Den inzwischen geübten Besatzungen gelang es, einen Volltreffer sowie zwei Nahtreffer seitlich der Brückenmitte zu plazieren.

Nach einem Luftangriff auf den Flugplatz Parchim, wo neben einigen Mistel-Gespannen auch der Versuchsverband 200 seinen Standort hatte, sah es für weitere Angriffe mit dem »Beethoven«-Gerät insgesamt düster aus. Besonders machte sich die Einstellung der Montage von Ju 88-Misteln in Merse-



Zur Schulgruppe des KG 100 gehörte die Do 217 E-2 (6N+CU), die in Schwäbisch-Hall stationiert war.

burg bemerkbar. Mit Nachschub war nicht mehr zu rechnen.

Aber auch dem FK-Verband ging die Luft aus. Fehlende Ersatzteile und -triebwerke, weitere Reduzierung der Treibstoffzuweisung und die Schäden an Do 217 und He 111 beim Angriff auf Parchim mußten die geplanten Aktivitäten schmälern.

So waren am 7. April von 9 Do 217 E, K und M nur noch drei in einsatzklarem Zustand.

In der Nacht zum 11. 4. 1945 nahmen diese zusammen mit einigen He 111 mit Kehlausrüstung an einem Flugkörpereinsatz gegen die Brücken von Göritz-Nord und -Süd teil. Er schlug fehl, keine der Flugbomben traf.

Ebenso verliefen während jener Tage die Mistelflüge. So wurde der Zielraum Warschau anstatt von 24 Ju 88-Gespannen nur von einer Mistel erreicht, die nicht einmal das Brückenziel traf. Weitere Versuche, die Eisenbahnbrücke bei Küstrin zum Einsturz zu bringen, scheiterten gleichfalls.

Mitte April 1945 wurde der Versuchsverband 200 in Einsatzkommando 200 (FK) umbenannt. Wenig später, am 17. 4. 1945, bestand dessen Flugzeugausstattung lediglich noch aus neun He 111 und einer Do 217 mit Kehl-Anlage.

Am 20. April stießen die sowjetischen Armeen weiter gegen die Reichshauptstadt vor; Artillerie beschoß wahllos das ausgedehnte Stadtgebiet.

Am 26. April folgte ein offensiver Schlußakkord in Form eines verzweifelten Mistel-Angriffs; über weitere Lenkwaffeneinsätze wurde bislang nichts bekannt.

Neben den Flugkörper-Kräften griffen noch andere Do 217 in die Abwehrkämpfe im Osten des Reichsgebietes ein:

Die Fernaufklärungsgruppe Nacht mit ihrer 2. und 4.(F)/Nacht-Aufklärungsstaffel.

Nachdem für das Kommando Rowehl eine Do 217 A-0 mit DB 601-Motoren als Attrappe vorgestellt worden war, folgte bei Dornier noch eine kleine Zahl von Do 217-Fernaufklärern. Eine größere Serie mußte entfallen. Zwar gab es einige Höhenaufklärer-Projekte, Reihenbildgeräte als Rüstsatzeinbauten für die Do 217 E, K und M, doch außer den intensiven Arbeiten am Höhenaufklärer Do 217 P schien kein großes Interesse bestehen,

die Do 217 als reinen Fernaufklärer einzusetzen. Bis Dezember 1943 bewilligte die Rüstungsführung jedenfalls keine weiteren.

Die Produktion an Do 217-Bombern reichte gerade zur Deckung der bei den Kampfgeschwadern eingetretenen Ausfälle und Verluste aus. Der chronische Engpaß an schweren Flugmotoren, der zum zeitweisen Abstellen von mehr als 200 Do 217 führte, tat ein übriges.

So flogen die vier Staffeln der Fernaufklärungsgruppe Nacht seit ihrer Aufstellung am 1. Juni 1941 zunächst meist nur die Do 17 P und M, während die vierte Staffel vorläufig nur auf dem Papier bestand.

Ihre Aufstellung folgte erst am 27. 8. 1942. Statt Dornier-Fernaufklärer erhielt die Einheit die langsamere He 111 zugewiesen. Als die 1.(F)/Nacht den Südabschnitt der Ostfront aufklärte, überwachten die 2. und 4. Staffel den mittleren. Die 3.(F)/Nacht operierte derweil vor dem Bereich der Heeresgruppe Nord.

Ab 1942 gehörte die erste Staffel zur Fernaufklärungsgruppe 4, die zweite zur FAG 2, die dritte zur FAG 1 sowie die 4.(F)/Nacht zum Luftwaffenkommando Don, ehe sie schließlich zur FAG 3 stieß. Ab Herbst 1943 erhielt die 1. Nachtaufklärungsstaffel Maschinen des Typs Do 217 M-1 mit Reihenbildanlage. Einer der ersten Verluste war die K7+DH, die am 14. 11. 1943 vollkommen zerstört wurde. Die Leistungen der Do 217 bewogen den General der Aufklärungsflieger, mehr Dornier-Maschinen zu beantragen. Am 21. 12. 1943 befürwortete auch Oberst Peltz den Umbau von zehn Do 217 zum Fernaufklärer. Obwohl sich der GdA noch mehrfach positiv zur Do 217 äußerte und Erhard Milch ständig in den Ohren lag, lehnte das RLM am Jahresende den Wunsch ab.

Außer der Nachtaufklärungsgruppe flog auch die 4.(F)/ 14 neben der Ju 88 D-1 bis D-5 die Do 217. Von beiden Mustern waren am 25. Juni 1944 insgesamt 15 Maschinen in Baranowitschi stationiert. Die 3. Nachtstaffel konnte für den Aufklärungseinsatz damals auf 15 Do 217 zurückgreifen, die meist von Riga-Spilve aus starteten. Die Nachtstaffel 1 lag währenddessen in Focsani und war neben der He 111 auch mit einigen Do 217 ausgerüstet. Insgesamt bot sie 14 Flugzeuge auf. Einige auch in Budapest-Frehegy.

Mit der Auflösung des Kampfgeschwaders 2 und der Bildung des Gefechtsverbandes Hallensleben erhielt besonders die Nachtaufklärungsgruppe ausreichenden Nachschub an Do 217-Maschinen der Ausführungen K-1 und M-1.

Die Umrüstung dieser Flugzeuge begann am 24. Oktober 1944 mit der Überstellung in den Bereich des Generals der Aufklärungsflieger. Die überwiegende Mehrzahl dieser 27 Maschinen war nahezu werksfrisch, da sie erst ab Juli 1944 zum »Holzhammer«-Geschwader gekommen waren.

Wegen des sowjetischen Vormarsches im Osten kam es zu zahlreichen Verlegungsflügen, wobei auf schlechten Plätzen mehrere Do 217 wegen Fahrwerksbrüchen liegenblieben.

Im Januar 1945 befand sich die 2.(F)/Nacht dann in Kolberg, von wo aus sie – bis auf ein kleines Restkommando – mit ihren zwölf Do 217 M nach Oranienburg übersiedelte. Neben der Staffel gehörten seinerzeit noch die 1.(F)/14 mit ihren sieben Ju 188 D/F, die 2.(F)/122 mit drei Me 410 und einer Ju 88 T-3 zur bewährten Fernaufklärungsgruppe 2. Zudem flogen noch eine Ju 188 F sowie eine Ju 88 C-7 beim Stab des Verbandes.

Nur geringfügig stärker nahm sich die Fernaufklärungsgruppe 3 aus, die aus drei Ju 188-Staffeln, der 2.(F)/100, 4.(F)/121 und der 4.(F)/11 bestand. Die fehlenden Ju 188 waren durch zwölf Do 217 K und M ersetzt, von denen wegen Ersatzteilmangels ab Frühjahr 1945 fast die Hälfte unklar abgestellt werden mußte. Am 1. Februar 1945 setzte die 2. Nachtaufklärungsstaffel vier ihrer acht Do 217 M zusammen mit den vier Do 217 K und M der 4./Nachtaufklärungsgruppe im Vorfeld der Ostfront ein, wobei es nicht nur zu Luftbildaufnahmen kommen sollte. Am 3. 2. 1945 verlegte auch die 2.(F)/Nacht mit ihren Maschinen nach Neuruppin weiter, weil sich der sowjetische Vormarsch kaum bremsen ließ.

Drei Tage später wurde für den Fall der Einnahme Oberschlesiens die Rückverlegung der 4.(F)/121 und der 5.(F)/Nacht beschlossen und begonnen, einen Teil der Ausrüstung von Breslau nach Königgrätz abzutransportieren.

Wie in den Vormonaten gingen Aufklärung und Störeinsatz Hand in Hand. In der Dämmerung und bei Nacht griffen die Maschinen der Fernaufklärungsgruppen 2 und 3 mit ihren Do 217, Ju 88/188 und Me 410 die rückwärtigen Feindverbindungen sowie Eisenbahnanlagen im Hinterland an. Zusammen mit den Nachtschlachtgruppen 5, 8 und 10, den Fw 190 F der Schlachtgeschwader und dazu eingesetzten Jagdfliegerkräften wurde versucht, der Front Entlastung zu bringen. Die Fernaufklärer warfen meist Abwurfbehälter mit SD 1-Füllung auf die sowjetischen Fahrzeugkolonnen, die stetig nach Westen zogen. Bei einem dieser Einsätze kehrte am 9. März 1945 eine Do 217 M-1 der 2.(F)/Nacht nicht zurück. Die K7+GK wurde sicherlich Opfer der gegnerischen Jagdverbände. Auch die Werknummer 326221 wurde mit der Besatzung von Feldwebel Brenners während eines Kampfeinsatzes vermißt.

Am 23. 3. 1945 gliederte sich die Fernaufklärungsgruppe 3 in die 2.(F)/100, die 4.(F)/121 sowie die 4. Nachtaufklärungsstaffel. Außer den beiden Me 410 des Gruppenstabes weisen Stärkemeldungen fünf weitere Me 410, 18 Ju 188 D und F sowie neun Do 217 aus. Von den Dornier-Aufklärern konnten jedoch nur vier genutzt werden, bei den übrigen sorgten Defekte bei den VDM-Luftschrauben, den Daimler-Benz-Motoren und Schäden durch Feindeinwirkung für den Ausfall.

Besser sah indessen die allgemeine Lage bei der Fernaufklärungsgruppe 2 aus. Dort flogen immerhin noch 28 Ju 188, 11 Me 410, 6 Ju 88 und 10 Do 217, jedenfalls sooft es die geringen Treibstoffvorräte überhaupt erlaubten. Die Maschinen versahen ihren Dienst bei der 4.(F)/11, 1.(F)/14, 3.(F)/22, 1.(F)/122, 2.(F)/122 und der 2.(F)/Nacht. Die Nachtstaffel flog neben der Do 217 auch noch verschiedene Ausführungen der Ju 88 und der Ju 188, was insbesondere die Wartung, vielfach unter einfachsten Feldbedingungen, wesentlich erschwerte.

Außer den jahreszeitlich bedingten Platzverhältnissen sorgten ausgefallene Treibstofftransporte für die Einschränkung des Flugbetriebs. Vielfach wurden die Tankwagen Opfer sowjetischer Schlachtflugzeuge, oder es lag daran, daß es einfach keinen Kraftstoff in den Depots gab.

In der Nacht zum 21. 3. 1945 warfen dann zwei Do 217-Besatzungen der 4. Nachtaufklärungsstaffel 23 AB 70 auf Stellungen der 4. Panzerarmee sowie im Bereich der 17. Armee. Außerdem schwebten 66.000 Flugblätter auf die gegnerischen Truppen herab.

Währenddessen lösten vier Do 217 und eine Ju 188 der 2.(F)/Nacht noch einmal 16 Abwurfbehälter über dem den feindbesetzten Ostgebieten aus und streuten 170.000 Flugblätter.

In der Nacht darauf griffen drei Dornier-Kampfflugzeuge der Fernaufklärungsgruppe 3 den Raum Glogau-Bunzlau-Gleitwitz an. Mit zwölf AB 70 wurde eine Kraftfahrzeugkolonne, mit einem weiteren Dutzend der inzwischen von russischen Fliegern

Auch die Blindflugschule 5 besaß 1943 einige Do 217 E-1 bis E-4 mit großen Zahlen auf den Leitwerken.



belegte Flugplatz Brockendorf bombardiert. Die nächsten zwölf Bomben fielen auf frontnahe Eisenbahnanlagen.

Drei Do 217 der FAG 2 klärten derweil das Gebiet der Oderbrücken auf und warfen 64.000 Flugblätter. Eine Dornier mußte den Einsatz abbrechen, da die Abwurfwaffen-Anlage ihren Dienst aufgab. Die beiden anderen Maschinen nahmen mit acht AB 70 vor allem rückwärtige Bahnverbindungen und Nachschubzüge aufs Korn. Unterstützt wurden die Störangriffe durch fünf Si 204 vom Stab der Nachtschlachtgruppe 4.

Auch in den nächsten Tagen flogen die Besatzungen der beiden Fernaufklärungsgruppen planmäßig ihre Einsätze und berichteten von einem unaufhörlichen Strom bespannter und mechanisierter Kolonne sowie starken Panzerkräften.

Ende März bedingte die Feindlage, daß die letzten Fernaufklärer aus Ostpreußen zurückgenommen werden mußten. Sie wurden in der Folge der 5.(F)/122 als willkommene Verstärkung in Wittstock unterstellt.

Wegen der anhaltenden Treibstoffknappheit konnten immer weniger Aufklärer zum Nachteinsatz starten. Unter ihnen befanden sich meist einige Do 217, die, wie etwa am 26. März, in Neuruppin und Alt-Lönnewitz an den Start gingen und zur 2. und 4. Nachtstaffel gehörten. Zwei Tage später warfen die Dornier-Aufklärer neben einigen AB 70 wieder Flugblätter vor der Heeresgruppe Mitte ab.

In den letzten Märztagen stand die Aufklärung im gesamten Oder- und Weichselgebiet im Mittelpunkt des Geschehens.

Am 1. April 1945 verlor die 4.(F)/Nacht erneut eine kampferfahrene Besatzung. Gleich erging es der 2.(F)/100 und der 4.(F)/121, die jeweils eine Ju 188 abschreiben mußten.

Mehrere der im Februar und März eingetretenen Brüche mit der Do 217 ließen sich nicht auf die Fahrwerke und Motoren der Do 217 schieben, sie beruhten, so die Erfahrungsberichte der Fernaufklärungsgruppe 2 vom Anfang April 1945, vielfach auf den schlechten Ausbildungsstand der jungen, frisch zugeführten Besatzungen. Am 1. April besaßen die beiden Nachtaufklärungsstaffeln zusammen 18 Do 217 und vier Ju 188; drei Tage später nahm die Zahl bei den Dornier-Flugzeugen auf 14 ab.

Kurz darauf, am 6. und 7. April 1945, mußte die FAG 3, wie geplant, mit allen flugklaren Ju 188 nach Königgrätz ausweichen. Die wenigen erhaltengebliebenen Me 410 und Teile der 4.(F)/Nacht flogen zum gut ausgebauten Flugplatz Prag Rusin.

In der Nacht zum 7. April griff die 2. Nachtstaffel mit drei Do 217 den Feind vor den Stellungen der 2. und 3. Armee sowie vor der geschwächten 9. Panzerarmee an. Außer zwölf SC 70, die eine KFZ-Kolonne zum Ziel hatten, trudelten Bomben auf den Bahnhof Landsberg herab. Außerdem warfen die Besatzungen 122.000 Flugblätter ab.

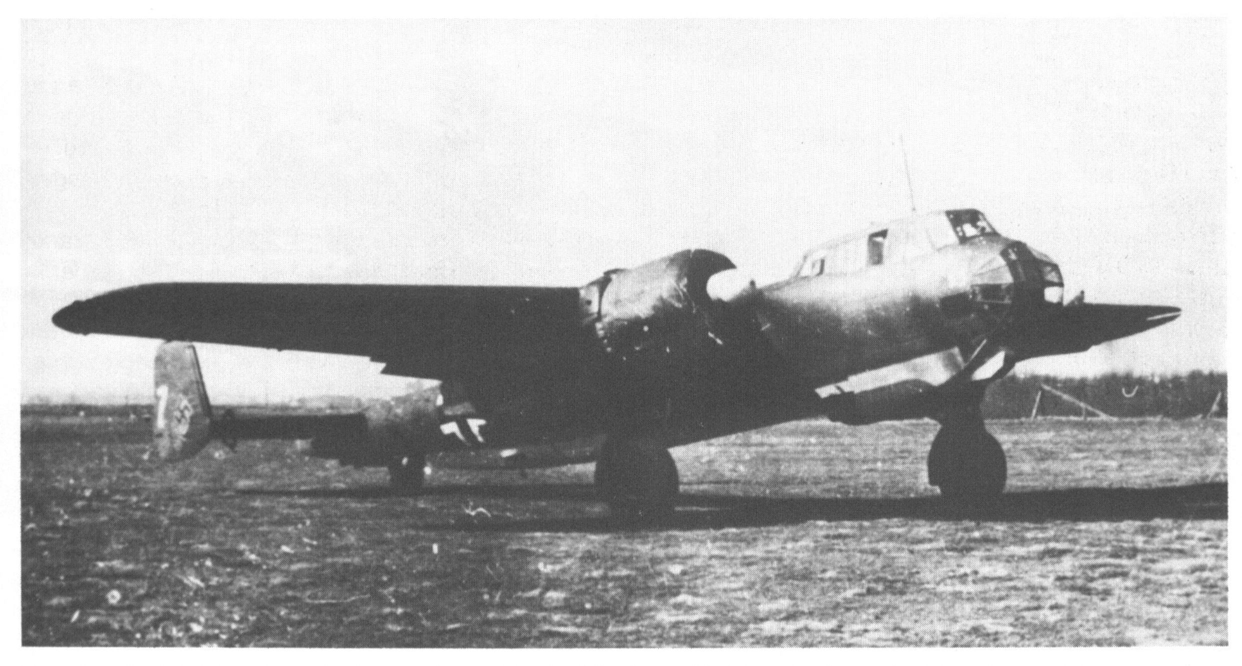
Während des folgenden Tages führten die mit der Me 410 und der Ju 188 beider Fernaufklärungsgruppen Luftbildeinsätze über dem gesamten sowjetischen Aufmarschraum vor der Heeresgruppe Mitte und speziell im Weichselraum aus.

In der Nacht 9. April kamen neben den Ar 66 der Nachtschlachtgruppe 5 auch drei Si 204 der Nahaufklärungsgruppe 3 und von den Nahaufklärungsgruppen 6 und 15 insgesamt sechs Fw 189 zum Einsatz. Zusätzlich griffen je eine Do 217 und eine Ju 188 vor der Front der 9. Armee sowie der 3. Panzerarmee mit 22 SD 70-Sprengbomben sowjetische Fahrzeuge an und warfen weitere 40.000 Flugblätter ab.

Für den Gegner an der Ostfront ein kaum beunruhigender Störangriff! Am Morgen schlossen sich wie gewöhnlich Luftbildflüge mit der schnelleren Ju 188 an.

Sehr lobend ließen sich die Worte des Oberbefehlshabers der Luftflotte 6 über den Einsatz seiner Aufklärungsflieger an:

»Die Besatzungen der Fernaufklärungsgruppe 2, insbesondere der zweiten Nachtstaffel haben sich in den letzten Tagen bei erzwungenen Aufklärungseinsätzen, trotz teilweise schlechtester Wetterlagen, die überhaupt an der Grenze der fliegerischen Möglichkeiten lagen, im pommerschen Raum besonders ausgezeichnet und durch die laufende Überwachung der großräumigen Feindgruppierungen der Führung besonders wichtige Aufklärungsergebnisse erflogen.



Eine Do 217 E-1 in Neubrandenburg, die dort in der Blind- und Schlechtwetterschulung eingesetzt war.

Ich spreche den Besatzungen für ihre hervorragenden Leistungen vor allem für ihr hohes fliegerisches Können meine besondere Anerkennung aus und bin davon überzeugt, daß die FAG 2 auch weiterhin alles daransetzen wird, zur Klärung des Feindbildes vor der Heeresgruppe Weichsel entscheidend beizutragen.

gez. von Greim«.

Und sie flogen weiter, auch wenn ihre zusammengeschmolzenen Staffeln kaum noch Substanz besaßen.

Nach der Auflösung der 1.(F)/122 in Neubrandenburg wurde das Personal am 8. April 1945 an die Fernaufklärungsgruppe 3 abgegeben. Die Restteile der 1.(F)/122 gingen in der 5.(F)/122 auf, die sogleich nach Prag übersiedelte.

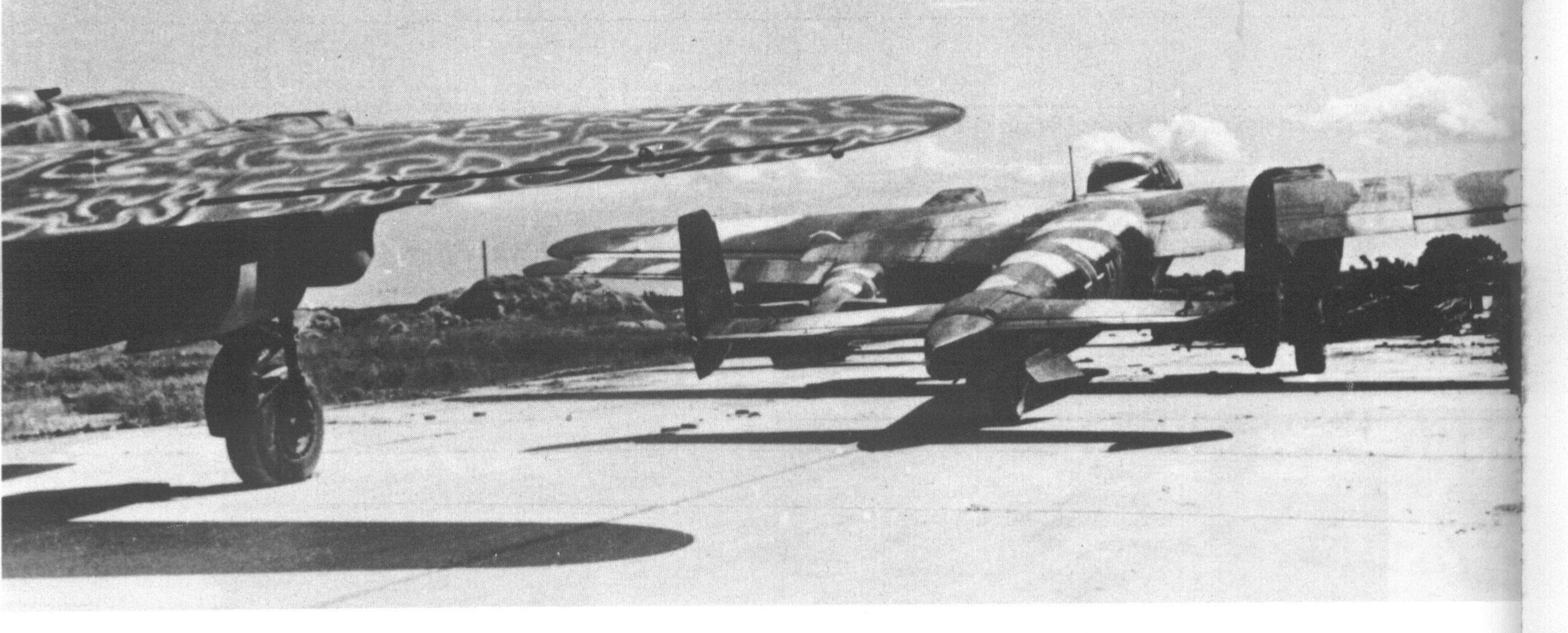
Die ferner zum Einsatzverband der FAG 3 gehörende 4. Nachtstaffel verlegte mit ihren verbliebenen Do 217 K und M, soweit dies noch nicht geschehen war, ebenfalls in den Prager Raum.

Der Einsatzbefehl für die Nacht zum 11. April sah dann – außer dem Flugkörpereinsatz auf die Oderbrücken bei Göritz – auch die unverzügliche Bekämpfung des Fahrzeugrückstaus vor den Übergängen auf. Zugleich wurde der Befehl erteilt, längs der Reichsautobahn nach Breslau Aufklärung zu fliegen.

Die in der Nacht von je einer Do 217 und einer Ju 188 mitgebrachten Erkenntnisse ließen nur düstere Prognosen zu. Sie paßten in das sich seit Wochen vervollständigende Mosaik: Immer neue Verbände, endlose Panzerkolonnen und Panjewagen rückten auf die Reichshauptstadt vor.

Der Klarstand bei der 4.(F)/Nacht sank am 14. April 1945 auf sechs Maschinen des Typs Do 217 M-1, von denen nur noch drei einsatzfähig blieben. 48 Stunden zuvor war eine Do 217 M-1 (WerkNr. 6331, Kennung:K7+IM) mit der Besatzung von Leutnant Fritz Weigt nicht vom Feindflug zurückgekehrt.

Die beiden in Prag liegenden Staffeln, die 1.(F)/122 sowie die 4. Nachtstaffel, nahmen mit geringen Kräften in der Nacht zum 15. 4. 1945 am Einsatz der 3./NSG 4 teil. Außer den 30 Ju 87 der Nacht-



Drei Do 217 M-1 der Fernaufklärungsgruppe Nacht, Anfang Mai 1945 in Beldringe/Dänemark.

schlachtgruppe kam es zu Tiefangriffen von neun Fw 189 der Nahaufklärungsgruppen 2, 4 und 15. Zwei Do 217 M-1 warfen zusätzlich 27 SD 70 auf die sich auf der Reichsautobahn bei Forst Haynau stauenden Militärkolonnen. Außerdem wurde der Raum Steinau an der Neiße bombardiert.

Die Nachtabschlußmeldung des 16. April zeigt dann eindringlich, mit welch geringen Kräfte bis zum letzten Kriegstag versucht wurde, die sowjetischen Großverbände zu bremsen. Ein Aufhalten war ohnehin illusorisch geworden, seitdem Panzerdivisionen wie Abteilungen und Kompanien wie Züge aussahen:

Drei Do 217 zerstörten vor der Heeresgruppe Mitte zwei Lastkraftwagen und belegten eine Fahrzeugansammlung mit über 30 SD 70-Bomben.

Am 18. 4. 1945 sahen nahezu alle Fernaufklärungsstaffeln das Ende vor sich. Bei der 4. Nachtstaffel waren nur eine Ju 188 sowie zwei Do 217 M-1 übriggeblieben. Doch nur zwei Maschinen standen weiter für Störeinsätze zur Verfügung, eine der Do 217 blieb vorerst unklar am Boden.

Wenig besser stellte sich das Bild bei der 2.(F)/100 und der 4.(F)/121 dar. Zusammen gelang es den Warten, die Masse ihrer 15 Ju 188 D-2 klar zu melden. Nur eines fehlte: Flugbenzin.

Am folgenden Nachteinsatz (17./18. 4. 1945) nahm auf Seiten der Fernaufklärer nur eine einzige Ju 188 von der 3.(F)/Nacht teil. Die Besatzung flog den Raum Küstrin-Posen-Görlitz ab und griff im Tiefflug eine Feindkolonne mit Bordwaffen an.

Am 20. April lief die Auflösung der Fernaufklärungsgruppe auf vollen Touren. Der fehlende Kraftstoff ließ keine andere Wahl. Schweren Herzens trennten sich die Männer in den letzten Apriltagen von den Einsatzmaschinen der 2.(F)/11 in Kirchbaum und von der 2.(F)/33 in Hörsching. Bei Linz waren inzwischen auch die Reste der 2.(F)/121 sowie die 1.(F)/Nacht eingetroffen. Sechs Tage später, am 26. 4. 1945, weisen die erhaltengebliebenen Einsatzstärkemeldungen neben den zehn Ju 188 von der 3.(F)/121 nur noch elf Do 217 und He 111 bei der 1. Nachtaufklärungsstaffel auf, von denen neun in flugfähigem Zustand waren.

Alle übrigen, bis auf die in Hörsching liegende und dem Luftflottenkommando unmittelbar einsatzmäßig unterstellte 1.(F)/Nacht, fanden sich am 3. Mai nicht mehr in der Einsatzgliederung für die verbliebenen Verbände innerhalb des kleinen, noch gehaltenen Machtbereichs.

ZUSAMMENFASSENDE WERTUNG

Am 3. 9. 1939 traf bei den deutschen Küstenfliegergruppen der Befehl des Oberbefehlshabers der Luftwaffe ein:

»Angriffshandlungen gegen englische Seestreitkräfte in Kriegshäfen und auf hoher See . . . sind dann freigegeben, wenn entsprechende englische Angriffsmaßnahmen . . . vorliegen.«

Mit dieser Weisung hatte sich der Überfall auf Polen vollends zur offenen Konfrontation mit Frankreich und England ausgeweitet.

Der Gegner zur See hieß England, die Einsatzräume waren die Seegebiete um die Britischen Inseln, der Kanal und die Biscaya. Ein erster Offensiveinsatz ließ nicht lange auf sich warten. Es folgte am 21. 10. 1939 der verlustreiche Angriff von He 115, den gängigen Standard-Marineflugzeugen. Seitens Görings und seines Generalstabschefs wurden reine Kampfeinsätze durch Marineflieger abgelehnt und deren eigentlichen Auftrag lediglich in der bewaffneten Aufklärung gesehen. Die Luftwaffenführung war unmißverständlich der Ansicht, daß die He 115 für den direkten Angriff gegen Seeziele ungeeignet sei.

Die Ausrüstung weiterer Seefliegerstaffeln mit diesem Baumuster schien daher nicht geboten. Die in Aufstellung befindlichen Mehrzweckstaffeln sollten alsbald mit leistungsstärkeren Maschinen ausgerüstet werden und unter dem Kommando der Luftwaffe – nicht dem der Marineleitung – zum Einsatz über See starten.

Die leistungsmäßige Unterlegenheit war auch Großadmiral Raeder nicht verborgen geblieben; er forderte die schnellstmögliche Umstellung seiner Staffeln auf die moderne Do 217.

Obwohl deren Einsatzreife noch keineswegs gesichert war, sollten die Weichen schnellstmöglich gestellt werden.

Die ersten 21 bis zum 31. 12. 1940 ausgelieferten Do 217 gingen jedoch nicht, wie von Raeder erhofft, an die Seeflieger, sondern ab Anfang 1941 an das Kampfgeschwader 2 sowie an die Staffeln der II./KG 40.

Die Forderung der Marine nach 24 Seefliegerstaffeln ließ sich nicht durchsetzen.

Göring hatte den größeren Rückhalt und brauchte daher nicht kompromißbereit zu sein.

Beim Einsatz über See sollten die Typen Do 217 und BV 138 dominieren, in geringerem Maße dachte man an die Seeflugzeuge Do 18, He 58 und He 115.

Mit dieser Auswahl hatte neben der Ju 88 und He 111 ein drittes Kampfflugzeug die Großserienfertigung im Bombersektor erreicht: Die Do 217, die ursprünglich als Marinebomber geplant war und dennoch einen Hauptteil der späteren Luftangriffe auf englische Landziele tragen würde.

Ende Mai 1942 besaß das KG 2 allein 78 Do 217, die II./KG 40 noch einmal 28 Dornier-Kampfflugzeuge, von denen 83% wirklich einsatzklar waren. Ende 1943 standen bereits über 190 Do 217 für Einsätze im Westen und über dem Mittelmeer zur Verfügung. Als Verbände kamen die II. und III./KG 100 sowie der Zielfinderverband I./KG 66 mit Do 217-Ausstattung kurzfristig hinzu. Die meisten Dornier aber waren zur Bekämpfung von Landzielen eingesetzt, nachdem sich der Lufttorpedo als wenig truppenbrauchbar erwies. Erst 1941 wandelte sich das Bild. Bis zum 17. Oktober konnten die Küstenflieger – bei 29% Treffer – 82.000 t gegnerischen Schiffsraum versenken.

Trotz der Erfolge war und blieb der LT ein wartungsintensives, störanfälliges Kampfmittel, für das lange geschultes Personal notwendig war. Großartige Produktionssteigerungen bei dieser Abwurfwaffe ließen sich im Hinblick auf den Bedarf der U-Bootwaffe nicht bewerkstelligen. Trotz der am 11. 4. 1942 von Hitler persönlich verfügten Abgabe der LT-Entwicklung an die Luftwaffe blieb es bei zahlenmäßig geringen Einsatzkräften.



Do 217 E-2 während des Einflugs.

Die Verwendung der sicherlich für den Flugzeugtorpedoeinsatz geeigneten Do 217 war zum Scheitern verurteilt, als feststand, daß die Luftschlacht um England fehlgeschlagen war und der Gegner sich nicht niederringen ließ und das Unternehmen »Seelöwe« zu den Akten gelegt werden mußte.

Die permanente Bombardierung von zivilen und militärischen Zielen im englischen Mutterland mußte zwangsläufig eine entsprechende Priorität auf den westlichen Kriegsschauplatz erhalten. Noch dazu hatte sich gezeigt, daß die bislang meist eingesetzten Ju 88 und He 111 nicht in der Lage gewesen waren, außer beim Blitzkriegseinsatz, mehr als einen taktischen Luftkrieg zu führen.

Dem strategischen Bomber hatte man bereits vor Kriegsbeginn keine Chance gegeben. Als man nun wieder darauf zurückkam, war es bereits zu spät. Die Ressourcen reichten für nicht mehr als eine begrenzte Anzahl wirklicher Großkampfflugzeuge.

So mußte die Do 217 ab Sommer 1942 zu Angriffen auf England eingesetzt werden. Die Maschinen wurden Teil des Konzepts, das darauf abzielte, bei geringen Einsatzstärken einen größtmöglichen Schaden anzurichten und darüberhinaus die englische Kriegsproduktion durch ständige Luftalarme zu lähmen.

Der permanente Einsatz, überlegene Feindkräfte, insbesondere Nachtjäger und Flak, zog einen hohen Verschleiß an Fluggerät und unter den Besatzungen hohe Verluste nach sich.

Bei einem Besuch bei der Luftflotte 3 hatten General Koller und Oberst von Loßberg im März 1943 Gelegenheit, mit Major Bradel vom KG 2 zu sprechen, dessen Männer die Hauptlast des Kampfes zu tragen hatten.

Dabei wurde klar, daß außer Angriffen in Küstennähe jeglicher Einsatz – bei den damals vorhandenen Kräften – zur Katastrophe werden müßte. Ob-

wohl die nächtlichen Einsätze des KG 2 fast nur im Tiefflug ausgeführt wurden, meist alle fünf Minuten ein Nachtjägerangriff stattfand und oft eine von zehn der täglich gestarteten Besatzungen mit ihrer Do 217 verlorenging, hielt Bradel den Dornier-Bomber für den Englandeinsatz als wesentlich geeigneter als die ihm vorgeschlagene Ju 88.

Der Major äußerte sich wörtlich:

»Werden die Ju 88-Geschwader jetzt gegen England nachts eingesetzt, so werden sie binnen 14 Tagen abgeschlachtet!«.

Die größere Beschußunempfindlichkeit der Do 217 gab für ihn den Ausschlag, die höhere Geschwindigkeit der Ju 88 war zweitrangig.

Die Y-Navigation konnte, bedingt durch den notwendigen Geradeausflug, wegen der Konzentration der gegnerischen Luftabwehr nicht zum Tragen kommen. Eine präzise Zielfindung konnte nicht erflogen, der ungezielte Bombenwurf blieb meist die Regel. Der Bordfunker war in die Funktion des Bordschützen gedrängt, für FT-Navigationsmittel fehlte die Zeit.

So blieb es bei Störangriffen und der Verminung der englischen Häfen durch das Kampfgeschwader 2 und die Verbände der Luftflotte. Erst am 17. Januar 1943 hatte die Luftwaffe zu einem 188-Bomberangriff auf London ausgeholt. Es sollte die Ausnahme bleiben.

Bis April 1943 pendelten sich die Einsatzzahlen bei gut 15 Kampfflugzeugen ein, die bei Nacht über den Kanal flogen. Auch die zusammengefaßten Angriffe der Luftflotte 3 richteten keinen nachhaltigen Schaden an; ihre Einsätze zersplitterten an einer Vielzahl von Einzelzielen.

Auch der Versuch, mit gemeinsamen Minenunternehmen die englische Küstenschiffahrt zu blockieren, hatte keinen überwältigen Erfolg.

Mehr als Nadelstiche waren die Angriffe wohl kaum.

Am 18. 6. 1943 wurde Oberst Peltz in seiner Funktion als Angriffsführer England zur Generalluftzeugmeisterbesprechung geladen, um Erhard Milch Bericht über den Einsatz der Luftwaffe im Westen zu erstatten.

Seiner Meinung nach hatten die Kampfgeschwader bei ihren Angriffen auf englische Ziele wieder einigermaßen Tritt gefaßt. Durch den Einsatz von Zielmarkierern gelang es zunehmend, die befohle-

Verlegungsflug über den französischen Alpen (Do 217 E-4). (BA)



nen Objekte, beispielsweise in der Nacht zum 24. 5. 1943 Sunderland, auftragsgemäß zu bombardieren. Keinen Hehl machte Peltz jedoch aus seiner Überzeugung, »daß die Do 217 für diesen Kriegsschauplatz ein unbrauchbares Flugzeug sei«. Er vertrat die Auffassung, daß die stark bewaffnete Maschine für den Tageinsatz über der Ostfront besser geeignet wäre als bei Nachtangriffen auf die Britischen Inseln.

Darüberhinaus führte der Angriffsführer ins Feld, daß bei der Do 217 etwa 30% mehr Flugstunden pro Mann notwendig seien, ehe die Besatzung zum scharfen Einsatz käme. Noch dazu lägen die Verluste der Do 217 Gruppen nur zu 30% vor dem Feind. Peltz übersah dabei augenscheinlich, daß die KG 2-Staffeln gerade erst mit den neuen Dornier-Bombern ausgerüstet wurden und sich der Betrieb mit den neuen Kampfflugzeugen nicht ohne Anlaufschwierigkeiten bewerkstelligen ließ.

Nichts entgegnen konnte man der Aussage, daß durch die Verwendung des DB 603 die bereits unzureichende Reichweite der Maschinen, beispielsweise der Do 217 K-1, weiter zurückging. Die Mitführung von Zusatzbehältern hätte jedoch die passablen Höhenleistungen zunichte gemacht. Weitere Tanks im Bombenschacht bedeuteten einen Verzicht auf 2000 kg Abwurfwaffen. Bei der geringen Zahl an offensiven Einsatzmitteln konnte dem nicht zugestimmt werden.

Im Grunde wollte Oberst Peltz seine Verbände mit der Ju 88, besser noch mit der Ju 188 über England einsetzen. Die Do 217 sollte, wie dies ursprünglich geplant gewesen war, neben dem Einsatz an der Ostfront, vor allem als Torpedobomber ausgerüstet werden und zusammen mit einer Reserve von 200 Torpedo-Ju 87 als Speerspitze bei den erwarteten alliierten Landungen zum Zuge kommen.

Gleichzeitig verliefen Angriffe der RAF gegen Ziele im Reichsgebiet nicht so glimpflich. Am 27. 11. 1943 forderte Hitler daher einen Vernichtungsschlag gegen London.

Der Angriffsführer England hatte alle geeigneten Mitteln zur Verfügung zu stellen, so auch die He 177, von der man sich, beladen mit schweren Brandbombenbehältern, den durchschlagenden Erfolg ausrechnete. Do 217 und Ju 88 sollten das Vernichtungswerk nachhaltig unterstützen.

Die ab dem 21. 1. 1944 im Rahmen der Operation »Steinbock« beginnenden Bombenangriffe führten jedoch nur zu einem Verlust eines Großteils der deutschen Nachtbomber im Westen und einer Schwächung der für die Abwehr der bald erwarteten Invasion notwendigen Fliegerkräfte.

Letzte Bombenflüge im März 1944 zeigten die erlahmenden Schwingen der Kampfgeschwader.

Am 1. Juni 1944 verfügten die I. und III. Gruppe des Kampfgeschwaders 2 nur noch über sieben Do 217!

Die im Sommer eingeleitete Auffrischung mußte bereits im Ansatz wegen des Kriegsverlaufs, nicht wegen der Leistungen der Do 217, eingestellt werden.

Es war kein Versagen der fliegenden Verbände, auch kein Versagen der mittelschweren Heinkel-, Junkers- oder Dornier-Bomber im Einsatz.

Es war die falsche Luftkriegsdoktrin, damit verbunden der fehlende strategische Bomber und die Pleite bei den schweren Flugmotoren.

Rein statistisch gesehen schnitt die Do 217 vielfach nicht schlechter als anders ausgerüstete Kampfverbände ab.

Die Entwicklung des Dornier-Bombers war ohne stärkere Triebwerke ausgereizt. Höhere Leistungen und Abwurflasten ließen sich bei der meist eingesetzten Do 217 E-4, K-1 und M-1 gar nicht mitführen. Die unterzubringende Kraftstoffmenge, selbst bei Verwendung zusätzlicher Tanks im Bombenschacht, bot keinen Ausweg. Die außen untergehängten Abwurflasten, die für die Nachteinsätze lebenswichtigen Flammenvernichteranlagen, mehr Defensivwaffen und ergänzte Ausrüstung forderten ihren gewichtsmäßigen Tribut: Höheres Fluggewicht, größeren Widerstand und geringere Flugleistungen.

Erfolgreicher, wenn auch nicht verlustärmer oder gar kriegsentscheidend, wohl aber spektakulärer gestalteten sich ab 1943 die Einsätze mit Sonderbewaffnung Hs 293 und PC 1400X.

Fernlenkkörper sollten den Seekrieg revolutionieren.



Die II./KG 2 rollt in Soesterberg an den Start, 1942.

Einige Warte der III./KG 2 vor der Do 217 E-4 mit der Werk-Nr. 4305.

Maschinen der 5./KG 40 im Frühjahr 1942 während eines England-Einsatzes.



Ein ausführlicher Bericht der Henschelwerke vom 29. 7. 1943 läßt den Zwiespalt erahnen, in dem Führung und Truppe standen. So bestand anscheinend völlige Unklarheit über die Aufnahme des Gleitwaffeneinsatzes, obwohl sich die inzwischen umgeschulten Staffeln wegen der aus geringen Abwurfhöhen absetzbaren Hs 293 eher positiv äußerten als im Vergleich zur nur aus großer Höhe abwerfbaren Fritz X. So verzögerte sich der erste Angriff bis Ende August 1943, nachdem die Truppe selbst sich für den baldigen Einsatz stark machte. Natürlich unter den bereits damals zu Tage tretenden Schwachstellen:

So besaß die Do 217 mit untergehängten Hs 293 und zusätzlichem Abwurfbehälter eine zu geringe Eindringtiefe von lediglich 900 km. Die BMW-Mo-

Seekampfflugzeug der 7./KG 2 mit Kutonase im Spätsommer 1943.

tore vertrugen die hohen Tagestemperaturen im Mittelmeerraum nicht, die Reifen waren der Belastung nicht gewachsen und die Elektrik der Dornier-Bomber neigte unter Salzlufteinfluß zu Störungen. Noch dazu machte der Spezialtroß für die Lenkflugkörper den beweglichen Einsatz nicht gerade leichter. So kam es zwangsläufig, daß maximal 19, meist aber nur zwischen fünf und zehn Do 217 mit Hs 293 zum Angriff kamen.

Eine andere Lösung als die Do 217 E-5 bot sich jedoch nicht an, da das seinerzeit vorgesehene Fernkampfflugzeug He 177 lange nicht frontklar wurde.

Ein anderes Faktum war, daß die Flugkörperbesatzungen teilweise mit Gleitbomben erstmals an den Feind kamen und oftmals über keine Einsatzerfahrungen verfügten. Daneben mußten die Do 217 so manches Mal völlig überhastet einsatzklar werden, wobei Mängel übersehen wurden und es zu Ausfällen kam.

Stellt man nun die Zahl der geworfenen Flugbomben in Relation mit den damit erreichten Erfolgen, so ergibt sich, daß lediglich ein Schlachtschiff, zwei Kreuzer und gut zehn Zerstörer sowie einige kleiner Kriegsschiffe Opfer der Lenkwaffen wurden.

Hinzu kamen noch etwa zehn Frachter und drei größere Landungsschiffe.

Der Kriegsverlauf und die gewaltigen alliierten Landeoperationen ließen sich mit den wenigen Dornier-Kampfflugzeugen und den später hinzugekommenen Fw 200 und He 177 keinesfalls beeinflußen. Nach verlustreichen Angriffen mußte der Lenkwaffeneinsatz gegen einen zahlenmäßig weit überlegenen Feind nach kurzer Zeit zum Ende kommen, ganz gleich, ob die Geschwader nun über die He 177 oder aber über Dornier-Bomber verfügten.

Ein ähnliches Schicksal hatte zuvor die Mehrzahl der Dornier-Nachtjäger geteilt. Ohne die entsprechende Motorenausrüstung und bei den viel zu hohen Fluggewichten mußten die Do 217 J und N schließlich beweglicheren und weniger aufwendigen Nachtjägern der Typen Ju 88, Bf 110 oder He 219 Platz machen.

Zeitweise eine Rolle spielte die Do 217 bei der Fernaufklärungsgruppe Nacht, der 4.(F)/14 und in geringerem Maße bei der 1./KG 200. Dort blieben die robusten Nachtaufklärer bis in den letzten Kriegswochen im Einsatz an der Ostfront.

Bei den zur Schulung eingesetzten Do 217, beispielsweise bei der Blindflugschule 8 in Terespol, gab es zwar anfangs etliche Schwierigkeiten mit der Handhabung, häufige Fahrwerksbrüche und einiges mehr. Die Mehrzahl der Verluste ging jedoch auf die oftmals schlechten Platzverhältnisse und das zunächst fliegerische Unvermögen von Lehrpersonal und Schülern zurück. Daß man mit der Do 217 auskommen konnte, daß sogar Kunstflug in niedriger Höhe durchaus möglich, Einmotorenlandungen unproblematisch waren, das zeigte Werkspilot Dieterle nicht nur einmal. Außerdem nahmen die Verluste ab 1943 nicht nur bei den Fernaufklärern stark zu, betroffen waren vor allem die Bomberverbände, ganz gleich, mit welcher Maschine sie auch immer ausgerüstet waren. Im Hinblick auf die stark verkürzte Ausbildung der Einsatzbesatzungen, mußte eine mangelnde Routine der oftmals sehr jungen Flieger in Kauf genommen werden, um die erlittenen Verluste einigermaßen wieder aufzufangen.

Dies gibt auch der umfangreiche Untersuchungsbericht des Generals der Truppentechnik (GenTT) vom 9. Februar 1944 unmißverständlich wieder:

»Nach Wertung aller Meldungen und Untersuchungsergebnisse und ihrer Beurteilung, ergab sich, daß der Abbruch von Einsätzen im Westen meist auf Triebwerke, Geräte und den Ausbildungsstand der Besatzungen zurückzuführen war.»

Vergleicht man also die Ausfälle bei der Do 217 mit denen der übrigen im Bereich des Angriffsführers England eingesetzten Maschinen der Typen He 177, Ju 88/188 und Me 410, so fällt auf, daß bei den Dornier-Bombern – infolge der erst 1943 erfolgten Umschulung – zahlreiche Besatzungen Probleme mit der fehlerfreien Beherrschung des Fluggeräts hatten.

Aus rein taktischer Sicht wäre zu den England-Flügen des Jahres 1944 zu sagen, daß die geringen eigenen Kräfte der gegnerischen Abwehr kaum gewachsen waren. Hohe Verluste unter den fliegenden Besatzungen stellten schließlich die Operation »Steinbock« in Frage. Nach dem Untergang des mit

Achtes Musterflugzeug der Do 217 N mit FuG 202 und DB 603 A-Triebwerken.

Die Do 217 N-04 (GG+YD), 1943 in Friedrichshafen-Löwental.

Do 217 ausgerüsteten Kampfgeschwaders 2 sowie des mit Lenkwaffenträgern versehenen KG 100 über Nordfrankreich, war das endgültige Aus für den mittleren Bomber nur noch eine Frage der Zeit.

Strahlgetriebene Kampfflugzeuge waren im Begriff, zu den Protagonisten einer neuen Aera im Luftkrieg zu werden.

Produktionszahlen der Do 217

Bauausführung	Anzahl	Hersteller
Do 217 V1–V12, V1E	13*	DWF
Do 217 A–0	6	DWF
Do 217 C–0	10	DWF
Do 217 E–1	94	DWF, DWM
Do 217 E–2	185	DWF, DWM, NDW
Do 217 E–4	258	DWF
Do 217 E–5	70*	DWM
Do 217 HV1 – HV3	3*	DWF
Do 217 J–1	130	DWF
Do 217 KV1	1*	DWF
Do 217 K–0	10	DWF
Do 217 K–1	ca. 300	DWM, NDW
Do 217 K–2	50*	DWF
Do 217 K–3	40*	NDR
Do 217 MV1	1*	DWF
Do 217 M–0 u. M–0/U1	5*	DWF
Do 217 M–1 u. M–1/U5	ca. 440	DWM, NDW
Do 217 M–2	1*	DWF
Do 217 M–4	1*	DWF
Do 217 M–8	1*	DWF
Do 217 M–11	37*	DWF
Do 217 NV1 – NV2 (N–O)	2	DWF
Do 217 N–1	ca. 240	DWF, DWM
Do 217 N–2	95*	DWF, DWM
Do 217 PV1 – PV3	3*	DWF
Do 217 RV1 – RV2	2*	DWF

* Die obengenannten Maschinen wurden aus vorangegangenen Serienflugzeugen umgebaut oder umgerüstet.
DWF: Dornier Werk Friedrichshafen
DWM: Dornier Werk München
NDW: Norddeutsche Dornier Werke (Wismar)

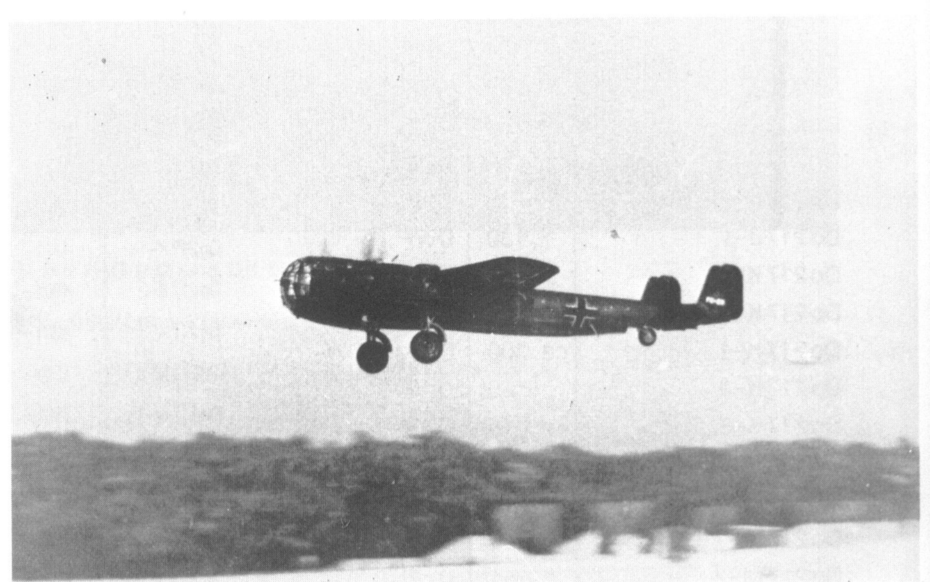
Dornier Do 217 – Werknummern

Baumuster	Werknummern-Blöcke	Bemerkungen
Do 217 A–0	2701 - 2706	
Do 217 C–0	2710 - 2719	
Do 217 E–1	1001 - 1150 5051 - 5100	
Do 217 E–2	1101 - 1200 1201 - 1380 4201 - 4300 5301 - 5400	
Do 217 E–4	4201 - 4600 5301 - 5600 24301 - 24400 52401 - 52500	Teilweise Umbau aus Do 217 E–2
Do 217 E–5	5601 - 5667	
Do 217 H	80021 - 80023	
Do 217 J–1	1151 - 1380	Teilweise Umbau aus Do 217 E–2
Do 217 K–0	4401 - 4410	
Do 217 K–1	4411 - 4690	
Do 217 K–2	4501 - 4600	Teilweise Umbau aus Do 217 K–1
Do 217 K–3	4701 - 4750	Teilweise Umbau aus Do 217 M–1
Do 217 M–0	1241 - 1245	
Do 217 M–1	2801 - 2900 6001 - 6400 56001 - 56200 322701 - 326300 722701 - 722800	
Do 217 M–11	2901 - 3000 3001 - 3100 6401 - 6500 336401 - 336500 722701 - 723100 723001 - 723100	Umbau aus Do 217 M–1
Do 217 N–0	1401 - 1402	
Do 217 N–1	1403 - 1500	
Do 217 N–2	1501 - 1700	
Do 217 P	80024 - 80028	
Do 217 R	80029 - 80030	

(Anmerkung: Do 217 – Werknummern liegen nur lückenhaft vor und lassen sich daher nicht vollständig nachweisen).



Eine Do 217 K-1 vom Gruppenstab der III./KG 2 (U5+AD), Frankreich 1943. (BA)



Start einer Do 217 K-1 von der II./KG 40 (F8+GS) von einem nordfranzösischen Absprungplatz.



Einsatzmaschine der 7./KG 2 im Frühsommer 1944 auf einem niederländischen Platz.

Die Do 217 M-1 (U5+LR, Werk-Nr. 722753) wurde am 15. 08. 1943 von einem „Mosquito“-Nachtjäger abgeschossen.

Eine der letzten Do 217 E im Mai 1945 mit einem Vorboten einer neuen Ära, dem Jumo 004-Strahltriebwerk.

Dornier Do 217 – Baureihenübersicht

Baumuster	Verwendung	Triebwerke	Bemerkungen
Do 217 A-0	Fernaufklärer (Rowehl)	DB 601 B-1	Lange Bodenwanne mit Reihenbildgeräten, 3 MG 15
Do 217 B-0	Bomber und Aufklärer	Jumo 211 B	Ausrüstung wie Do 217 V1E, Projekt
Do 217 C-0	Horizontalbomber	Jumo 211 B	Bomberausführung der Do 217 A-0 mit kleiner Bodenwanne
Do 217 E-1	Kampfflugzeug	BMW 801 A-1	Bodenwanne in neuer Ausführung, sonst ähnlich Do 217 C-0
Do 217 E-2	Kampfflugzeug	BMW 801 ML	Baugleich mit Do 217 E-1, jedoch MG 131 – Drehlafette
Do 217 E-3	Kampfflugzeug für den Atlantikeinsatz	BMW 801 ML	Baugleich mit Do 217 E-1, jedoch A-Stand mit MG FF
Do 217 E-4	Kampfflugzeug für den Atlantikeinsatz	BMW 801 ML	Baugleich mit Do 217 E-4, jedoch A-Stand mit MG FF
Do 217 E-5	Kampfflugzeug für den Sondereinsatz	BMW 801 ML	Baugleich mit Do 217 E-4, zusätzliche Flächen-ETC, Verwendung als Gleitbombenträgerflugzeug
Do 217 G	Schwimmerflugzeug	DB 603 G	Abwandlung des Projektes Do P 85, Zelle und Ausrüstung der Do 217 E-1, Projekt
Do 217 H	Landgleitbomber	DB 603 A-1	Baugleich mit Do 217 E-1, jedoch DB 603-Triebwerke
Do 217 I	Höhenkampfflugzeug	DB 603 A-1	Baugleich mit Do 217 E-1, jedoch DB 603-Triebwerke mit Abgasturbolader in den Motorgondeln, Projekt
Do 217 J-1	Nachtjäger	BMW 801 ML	Baugleich m. Do 217 E-2, jedoch Waffenbug mit MG FF, teilweise Umbau aus Do 217 E-2, Suchgerät: FuG 202
Do 217 J-2	Nachtjäger	BMW 801 ML	Baugleich mit Do 217 E-2, Ausführung der Do 217 J-1 mit Suchgerät FuG 212 (Projekt)
Do 217 K-0	Kampfflugzeug	BMW 801 A-1/ML	Baugleich mit Do 217 E-2, jedoch neuer Führerraum.
Do 217 K-1	Kampfflugzeug	BMW 801 ML	Baugleich mit Do 217 K-0, Serienführung mit MG 81Z- und MG 131-Bewaffnung
Do 217 K-2	Kampfflugzeug für den Sondereinsatz	BMW 801 ML	Baugleich mit Do 217 K-1, jedoch mit auf 67 qm vergrößerter Fläche, teilweise Umbau aus Do 217 K-1
Do 217 K-3	Kampfflugzeug für den Sondereinsatz	BMW 801 ML	Baugleich mit der Do 217 K-2, meist Umbau aus Do 217 M-1
Do 217 L	Höhenfernaufklärer	DB 603 H	Fernaufklärer mit Druckkabine (Projekt) Versuchsträger mit neuer Vollsicht-Verglasung
Do 217 M-0	Kampfflugzeug (Nullserie)	DB 603 A-1	Weitgehend baugleich mit Do 217 K-1, jedoch mit DB 603-Triebwerken
Do 217 M-1	Kampfflugzeug	DB 603 A-1	Serienausführung der Do 217 M-0, 57 qm-Fläche
Do 217 M-2	Torpedobomber	DB 603 A-1	Ausführung der Do 217 M-1 mit LT-Anlage, 57 qm-Fläche
Do 217 M-3	Sturzkampfbomber	DB 603 A-1	Weitgehend baugleich mit Do 217 M-1, jedoch 59 qm-Fläche, Heckbremse und Dreiecksleitwerk
Do 217 M-4	Höhenkampfflugzeug f. d. Sondereinsatz	DB 603 A-1	Weitgehend baugleich mit Do 217 M-3, jedoch TK 9-Abgasturbolader, serienmäßig Rüstsatz R15
Do 217 M-5	Gleitbombenträger	DB 603 A-1	Baugleich mit Do 217 M-4, ohne TK 9-Abgasturbolader
Do 217 M-8	Höhenkampfflugzeug	DB 603 E	Baugleich mit Do 217 M-3, jedoch mit Abgasturbolader
Do 217 M-9	Kampfflugzeug für den Sondereinsatz	DB 603 A-1	Baugleich mit Do 217 M-3, jedoch geänderte Kabinenverglasung, Bewaffnung der Drehstand DL 151

Dornier Do 217 – Baureihenübersicht

Baumuster	Verwendung	Triebwerke	Bemerkungen
Do 217 M–10	Kampfflugzeug für den Sondereinsatz	DB 603 A–1/2	Umbauflugzeug mit Kehl-Anlage aus Do 217 M–1
Do 217 M–11	Kampfflugzeug für den Sondereinsatz	DB 603 A–2	Weitgehend baugleich mit Do 217 M–3, FK-Anbringung unter dem Rumpf, Abwurfbehälter und Heckbewaffnung
Do 217 N–0	Nachtjäger (Nullserie)	DB 603 A–1	Baugleich mit Do 217 J–1, jedoch Waffenbug mit vier MG 151/20 und Fug 202 und DB-Triebwerke
Do 217 N–1	Nachtjäger	DB 603 A–1/ BMW 801 ML	Baugleich mit Do 217 N–0, teilweise aus Umbau von Do 217 M–1
Do 217 N–2	Nachtjäger	DB 603 A–1/ BMW 801 ML	Baugleich mit Do 217 N–1, jedoch ohne Defensivbewaffnung, geänderter Rumpf, teilweise mit Schirmbremse
Do 217 P–0	Höhenkampfflugzeug (Nullserie)	DB 603/605	Umbau Do 217 E–2, Höhenkammer, Höhenladerzentrale
Do 217 P–1	Höhenkampfflugzeug	DB 603/605	Baugleich weitgehend mit Do 217 P–0, mit 67 qm-Fläche
Do 217 P–2	Höhenfernerkunder/ Höhenbomber	DB 603/605	Baugleich weitgehend mit Do 217 P–1, mit 100 qm- oder 71 qm-Fläche
Do 217 R–0	Sturzkampfbomber	DB 603 A–1/ BMW 801 ML	Baugleich mit Do 217 M–3, jedoch 62 qm-Fläche, Sturzflugbremsen und verstärkte Defensivbewaffnung, Projekt
Do 217 R–1	Sturzkampf- oder Torpedobomber	DB 603 A	Baugleich mit Do 217 R–0, Serienausführung mit Sturzflugbremse(Fläche), Projekt
Do 217 R–2	Sturzkampfbomber	DB 603 A	Baugleich mit Do 217 R–1, verstärkte Bewaffnung, Projekt
Do 217 T	Kampfflugzeug	BMW 802	Bomberprojekt mit zwei BMW 802-Triebwerken
Do 217 W	Schwimmerflugzeug	BMW 801 A–1	Schwimmerflugzeug, baugleich mit Do 217 E–1
Do 217 Z	Zerstörer	BMW 801 A–1	Provisorische Bezeichnung für Do 217 J–1 und J–2
Do 317 A	Schweres Kampfflugzeug	DB 603 Jumo 222	Bomberprojekt mit vergrößertem Rumpf und 68 qm-Fläche
Do 317 B	Schweres Kampfflugzeug	DB 606 DB 610	Bomberobjekt, weitgehend baugleich mit Do 317 A, jedoch mit 75 qm-Fläche
Do 417	Schweres Kampfflugzeug	DB 603 G Jumo 222	Bomberprojekt (Arbeitsflugzeug) mit 62 qm-Fläche

III. Literatur (Auswahl)

Werner Baumbach, Zu Spät? Motorbuchverlag Stuttgart, 3. Auflage, 1977
Michael J. F. Bowyer, Air Raid, 1986
Jean Cuny, La Chasse de Nuit Allemande 1939 – 1945, E. P. A., 1980
Kyrill von Gersdorff/Kurt Grasmann, Flugmotoren und Stahltriebwerke, 1981
William Green, The Warplanes of the Third Reich, 1972
Rüdiger Kosin, Die Entwicklung der deut. Jagdflugzeuge, 1983
Franz Kurowski, Seekrieg aus der Luft, 1979
Bruno Lange, Das Buch der Deutschen Luftfahrttechnik, 1970
Horst Mönnich, Vor der Schallmauer BMW, Eine Jahrhundertgeschichte, BMW-Edition, 1983
Heinz J. Nowarra, Die deutsche Luftrüstung 1933 – 1945, 1985 ff.
Alfred Price, Blitz über England, Motorbuchverlag Stuttgart, 1978
Hanfried Schliepake, Flugzeugbewaffnung, Motorbuch Verlag Stuttgart, 1977
Fritz Trenkle, Bordfunkgeräte, 1986

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abkürzung	Bedeutung
AB	Abwurfbehälter
Ar	Arado
As	Argus
AI	Airborne Interception
APZ	Automatischer Peilzusatz
Bf	Bayrische Flugzeugwerke
BM	Bombenmine
BMW	Bayrische Motorenwerke
Bramo	Brandenburgische Motorenwerke
BRT	Bruttoregistertonne
BSB	Bombenschüttbehälter
BV	Blohm & Voss
CN	Caccia Nocturna
DB	Daimler-Benz
DFS	Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug
DLH	Deutsche Lufthansa
Do	Dornier
DVL	Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt
DWF	Dornier Werk Friedrichshafen
DWM	Dornier Werk München
E	Entwurf (Arado-Bezeichnung)
EF	Entwicklungsflugzeug (Junkers-Bezeichung)
ELVEMAG	Elektrisches Vertikalmagazin
E-Stelle	Erprobungsstelle
EK	Erprobungskommando
ETC	Elektrischer Träger für Cylindrische Abwurflasten
F(-Staffel)	Fernaufklärungsstaffel
FLaV	FLammenvernichter
Fw	Focke-Wulf, Feldwebel
FX	Bezeichnung für PC 1400X »Fritz X«
GdA	General der Aufklärungsflieger
GdK	General der Kampfflieger
GenTT	General Truppentechnik
GM	Glykol-Methanol (-Zusatzeinspritzung)
He	Heinkel
Ha	Hamburger Flugzeugbau
FuBl	Funkblindlandegerät
FuG	Funkgerät
HD	Hydraulische Drehlafette
HL	Hecklafette
Hs	Henschel
HWA	Heereswaffenamt
HWK	Hans Walter Kiel
HZ	Höhenladerzentrale
Ju	Junkers
Jumo	Junkers Motore
KdE	Kommando der Erprobungsstellen
KG	Kampfgeschwader
LMA	Luftmine Typ A
LMB	Luftmine Typ B
Lotfe	Lotfernrohr
LT	Lufttorpedo
MG	Maschinengewehr
MK	Maschinenkanone
NDW	Norddeutsche Dornier Werke
NJG	Nachtjagdgeschwader
ObdL	Oberbefehlshaber der Luftwaffe
OFw	Oberfeldwebel
OKL	Oberkommando der Luftwaffe
P	Projekt
PC	Panzerbrechende Bombe, cylindrisch
PeilG	Peilgerät
R	Rüstsatz
RAF	Royal Air Force
RF	Rückblickfernrohr
RE	Reggiane
Rb	Reihenbildgerät
RLM	Reichsluftfahrtministerium
SC	Splitterbombe, cylindrisch
SD	Splitterbombe, dickwandig
TK	Abgaslader-Bezeichnung
V-Muster	Versuchsmuster
WL	Walzenlafette
WV	Wasserflugzeug-Versuchsmuster
Z	Zwilling